



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ **Αρ. Φύλλου 296**

12 Μαρτίου 2002

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθ. ΥΠΑ/Δ2/Δ/8308/2921

Υιοθέτηση Προτύπων και Συνιστώμενων Πρακτικών του Παραρτήματος 6 Μέρος 2ο της Σύμβασης του Σικάγου.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α. Του άρθρου 191α του Ν. 1815/88 (Α΄ 250) όπως προστέθηκε με το άρθρο 11 παρ. 1 του Ν. 2898/01 «Σύσταση και λειτουργία αστικών συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης κ.λπ.» (Α΄ 71).

β. Του Ν. 211/47 (Α΄ 35) «Περί κυρώσεως εν Σικάγω υπογραφείσης Συμβάσεως Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας» και ειδικότερα των άρθρων 37, 54 και 90 αυτής.

γ. Του Ν.Δ. 714/70 (Α΄ 238), όπως τροποποιήθηκε με το Ν. 1340/83 (Α΄ 35).

δ. Του Π.Δ. 56/89 «Οργανισμός της ΥΠΑ» (Α΄ 28) όπως τροποποιήθηκε μεταγενέστερα με τα Π. Δ/τα 439/89 (Α΄ 190), 19/92 (Α΄ 4), 35/93 (Α΄ 13) και 80/96 (Α΄ 62).

ε. Του άρθρου 29Α του Ν. 1558/85 «Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα.«(Α΄ 137) όπως προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/92 (Α΄ 154) και αντικαταστάθηκε με την παραγρ. 2α του άρθρου 1 του Ν. 2469/97 (Α΄ 38).

2. Το Παράρτημα (Annex) 6 Μέρος 2ο της Σύμβασης του Σικάγου «Διεθνής Γενική Αεροπορία - Αεροπλάνα».

3. Την ανάγκη ενσωμάτωσης στο εθνικό δίκαιο των κανόνων του ανωτέρω Παραρτήματος.

4. Το γεγονός ότι από τη δημοσίευση της απόφασης αυτής δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

Άρθρο πρώτο

Υιοθετούμε και ενσωματώνουμε στο Εθνικό Δίκαιο της χώρας τα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες πρακτικές του Παραρτήματος (Annex) 6 Μέρος 2ο «Διεθνής Γενική Αεροπορία - Αεροπλάνα» της Σύμβασης του Σικάγου και ειδικότερα την 6η έκδοση του Ιουλίου 1998, στην οποία έχει ενσωματωθεί και η τροποποίηση 21η (5.12.2-01).

Το μεταφρασμένο στην Ελληνική γλώσσα κείμενο από το Αγγλικό πρωτότυπο, έχει ως ακολούθως:

«ΔΙΕΘΝΗΣ ΓΕΝΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ - ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΤΜΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΥΜΒΟΛΑ
(που χρησιμοποιούνται σε αυτό το παράρτημα)

Συντμήσεις

ADREP	Αναφορά ατυχήματος / συμβάντος
AFCS	Αυτόματο σύστημα ελέγχου πτήσης
AGA	Αεροδρόμια, αεροδιάδρομοι και ραδιοβοηθήματα εδάφους
AIG	Διερεύνηση ατυχήματος και πρόληψη
ASIA/PAC	Ασία / Ειρηνικός
ATC	Έλεγχος Εναέριας Κυκλοφορίας
ATS	Υπηρεσίες Εναέριας Κυκλοφορίας
CAT I	Κατηγορία Ι
CAT II	Κατηγορία ΙΙ
CAT III	Κατηγορία ΙΙΙ
CAT IIIA	Κατηγορία ΙΙΙΑ
CAT IIIB	Κατηγορία ΙΙΙΒ
CAT IIIC	Κατηγορία ΙΙΙC
CFIT	Ελεγχόμενη πτήση στο έδαφος
Cm	Εκατοστό
CVR	Αποτυπωτής ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης
DA	Αποφασιστικό ύψος
DA/H	Αποφασιστικό ύψος/ σχετικό ύψος
DH	Αποφασιστικό σχετικό ύψος
DME	Εξοπλισμός μέτρησης απόστασης
ECAM	Ηλεκτρονική Κεντρική Οθόνη Αεροσκάφους
EFIS	Σύστημα Ηλεκτρονικών Οργάνων Πτήσης
EGT	Θερμοκρασία Καυσαερίων
EICAS	Ένδειξη κινητήρα και σύστημα προειδοποίησης πληρώματος
ELT	Πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης
ELT(AF)	Αυτόματος σταθερός ELT
ELT(AP)	Αυτόματος φορητός ELT
ELT(AD)	Αυτόματα αναπτυσσόμενος ELT
ELT(S)	ELT επιβίωσης
EPR	Λόγος πίεσης κινητήρα
EUROCAE	Ευρωπαϊκός Οργανισμός για τα Ηλεκτρονικά Συστήματα Πολιτικής Αεροπορίας
FDAU	Μονάδα απόκτησης στοιχείων πτήσης
FDR	Αποτυπωτής στοιχείων πτήσης
FL	Επίπεδο πτήσης
FM	Διαμόρφωση συχνότητας
Ft	Πόδι
g	Κανονική επιτάχυνση
GPWS	Σύστημα προειδοποίησης εγγύτητας εδάφους
hPa	Εκτοπασκάλ
IFR	Κανόνες πτήσης με όργανα
IMC	Μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης με όργανα
INS	Αδρανειακά συστήματα πλοήγησης
Kg	Χιλιόγραμμο
Km	Χιλιόμετρο
Km/h	Χιλιόμετρα ανά ώρα
Kt	Κόμβος
M	Μέτρο
MDA	Ελάχιστο ύψος καθόδου
MDA/H	Ελάχιστο ύψος / Απόλυτο ύψος πίεσης καθόδου
MDH	Ελάχιστο απόλυτο ύψος πίεσης καθόδου
MHz	Μέγαχερτζ
MNPS	Ελάχιστες προδιαγραφές ακρίβειας ναυτιλίας
NAV	Ναυτιλία
NM	Ναυτικό μίλι
N1	Ταχύτητα τουρμπίνας υψηλής πίεσης
OCA	Ύψος ελεύθερης διέλευσης εμποδίων
OCA/H	Ύψος/Απόλυτο ύψος πίεσης διέλευσης εμποδίων
OCH	Απόλυτο ύψος πίεσης διέλευσης εμποδίων
RNP	Απαιτούμενη ακρίβεια ναυτιλίας
RVR	Ορατή απόσταση διαδρόμου
SI	Διεθνές Σύστημα Μονάδων
SICASP	Βελτιώσεις Δευτερεύοντος Ραντάρ Παρακολούθησης και Πίνακας Ελέγχου Συστήματος Αποφυγής Σύγκρουσης
UTC	Συντονισμένη παγκόσμια ώρα
VD	Σχεδιασμός ταχύτητας βύθισης
VFR	Κανόνες πτήσης εξ όψεως
VMC	Μετεωρολογικές συνθήκες για πτήσεις εξ όψεως
VSM	Ελάχιστα κατακόρυφου διαχωρισμού
Vso	Ταχύτητα απώλειας στήριξης ή η ελάχιστη σταθερή ταχύτητα πτήσης στη διαμόρφωση προσγείωσης
WXR	Καιρός

Symbols

°C	Βαθμοί Κελσίου
%	Επί τοις εκατό

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6 - ΜΕΡΟΣ ΙΙ
ΔΙΕΘΝΗΣ ΓΕΝΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ - ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ
Προϊστορία

Τα Πρότυπα και οι Συνιστώμενες Πρακτικές για την Πτητική Λειτουργία Αεροσκαφών - Διεθνούς Γενικής Αεροπορίας υιοθετήθηκαν για πρώτη φορά από το Συμβούλιο στις 2 Δεκεμβρίου 1968 σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 37 της Σύμβασης περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας (Σικάγο, 1944) και καθορίζονται σαν Παράρτημα 6, Μέρος ΙΙ της Σύμβασης. Ενεργοποιούνται στις 2 Απριλίου 1969 και εφαρμόζονται από 18 Σεπτεμβρίου 1969.

Το Παράρτημα 6, Μέρος ΙΙ αναπτύχθηκε με τον ακόλουθο τρόπο: η 15η Συνεδρίαση της Συνέλευσης, στο Μόντρεαλ, (Ιούνιος - Ιούλιος 1965), υιοθέτησε την Απόφαση Α15-15: «Μελέτη των αναγκών της διεθνούς γενικής αεροπορίας σε σχέση με το πλαίσιο τεχνικών δραστηριοτήτων του ΔΟΠΑ». Μετέπειτα, το Τέταρτο Συνέδριο Αεροναυτιλίας (Μόντρεαλ, Νοέμβριος - Δεκέμβριος 1965) πρότεινε μια σειρά από παράγοντες τους οποίους θεώρησε ότι έπρεπε να ληφθούν υπόψη για την επέκταση του εύρους του Παραρτήματος 6 έτσι ώστε να καλύπτονται οι ανάγκες της γενικής αεροπορίας σύμφωνα με τις οδηγίες της Απόφασης της Συνέλευσης Α15-15.

Το Τέταρτο Συνέδριο Αεροναυτιλίας πρότεινε: τα Διεθνή Πρότυπα και οι Συνιστώμενες Πρακτικές, που πρόκειται να αναπτυχθούν για Διεθνείς Πτητικές Λειτουργίες Γενικής Αεροπορίας, να αποκλείσουν προς το παρόν τις αεροπορικές εφαρμογές. Εντούτοις, ήταν ξεκάθαρη η άποψη του συνεδρίου ότι το Παράρτημα μπορεί να πλαισιωθεί με τέτοιο τρόπο ώστε να διευκολύνει την επέκταση του για να καλύψει τις αεροπορικές εφαρμογές σε μια μεταγενέστερη ημερομηνία, στην περίπτωση που μια τέτοια επέκταση αποδεικνυόταν επιθυμητή.

Βασιζόμενοι στις παραπάνω εκτιμήσεις, δημιουργήθηκαν σχέδια Διεθνών Προτύπων και Συνιστωμένων Πρακτικών για τις Διεθνείς Πτητικές Λειτουργίες Γενικής Αεροπορίας από την Επιτροπή Αεροναυτιλίας και μετά από τροποποίηση η οποία ακολούθησε τη συνηθισμένη πρόταση των Κρατών Μελών του Οργανισμού, υιοθετήθηκαν από το Συμβούλιο έτσι ώστε να αποτελούν, μαζί με τον Πρόλογο ο οποίος εγκρίθηκε από το Συμβούλιο, το κείμενο αυτού του Παραρτήματος. Στην ανάπτυξη αυτού του υλικού, η Επιτροπή Αεροναυτιλίας καθοδηγήθηκε από τις ακόλουθες φιλοσοφίες:

Παρουσίαση και συμμόρφωση με το Παράρτημα 6, Μέρος Ι. Το Παράρτημα πρέπει να είναι, όσο πιο πρακτικά γίνεται, ισότιμο σε πλαίσιο και σύμφωνο, κατά το δυνατότερο με το Παράρτημα 6, (τώρα Παράρτημα 6, Μέρος Ι).

Εφαρμογή. Παρόλο που ο ορισμός της γενικής αεροπορίας που αρχικά χρησιμοποιήθηκε σε αυτό το Παράρτημα περιέκλειε αεροπορικές εφαρμογές, αυτές είχαν ρητά εξαιρεθεί από τις διατάξεις αυτού του Παραρτήματος στο Κεφάλαιο 2 - Εφαρμογή.

Επίπεδο ασφάλειας. Το Παράρτημα πρέπει να διασφαλίζει ένα αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας σε τρίτα μέρη (τρίτα μέρη εννοούνται τα άτομα στο έδαφος και τα άτομα στον αέρα σε άλλο αεροσκάφος). Επίσης, εφόσον μερικές διεθνείς λειτουργίες γενικής αεροπορίας εκτελούνται:

α) με πληρώματα λιγότερο έμπειρα και με λιγότερες ικανότητες

β) με λιγότερο αξιόπιστο εξοπλισμό

γ) σε λιγότερο αυστηρά πρότυπα, και

δ) με μεγαλύτερη ελευθερία δράσης από ότι στις εμπορικές αεροπορικές μεταφορές

Πρέπει να γίνει αποδεκτό ότι ο επιβάτης σε αεροσκάφος διεθνούς γενικής αεροπορίας δεν θα απολαμβάνει απαραίτητα το ίδιο επίπεδο ασφάλειας όπως ένας επιβάτης που πληρώνει εισιτήριο σε μια εμπορική αερομεταφορά. Εντούτοις, αναγνωρίστηκε ότι για τη διασφάλιση ενός αποδεκτού βαθμού ασφάλειας για τρίτα μέρη, πρέπει να επιτευχθεί ένα αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας για τα πληρώματα πτήσης και τους επιβάτες.

Ελευθερία Δράσης. Η μέγιστη ελευθερία δράσης η οποία συμβαδίζει με τη διατήρηση ενός αποδεκτού επιπέδου ασφάλειας πρέπει να παραχωρηθεί στη διεθνή γενική αεροπορία.

Ευθύνη. Η ευθύνη η οποία βαρύνει τον αερομεταφορέα στο Παράρτημα 6, Μέρος Ι, πρέπει, στο Μέρος ΙΙ του Παραρτήματος, να μετατίθεται στον κυβερνήτη. Προηγούμενο για αυτή την ενέργεια υπάρχει στο Παράρτημα 2.

Κατ' επέκταση της υιοθέτησης του Παραρτήματος 6, Μέρος ΙΙΙ, Διεθνείς Πτητικές Λειτουργίες - Ελικόπτερα, εισήχθηκε μια τροποποίηση στον τίτλο για να υποδηλώνει ότι το Παράρτημα 6, Μέρος ΙΙ εφαρμοζόταν μόνο σε αεροπλάνα.

Το 1986 η Επιτροπή Αεροναυτιλίας ξεκίνησε μια αναθεώρηση του Παραρτήματος 6, Μέρος ΙΙ και έφτασε στο συμπέρασμα ότι ο ορισμός της γενικής αεροπορίας έπρεπε να αναθεωρηθεί για να εξαιρεθούν οι αεροπορικές εφαρμογές , αναγνωρίζοντας έτσι ότι οι αεροπορικές εφαρμογές ήταν ένα ξεχωριστό κομμάτι της πολιτικής αεροπορίας και αναγνωρίζοντας την εξαίρεση των αεροπορικών εφαρμογών από την εφαρμογή του Παραρτήματος 6, Μέρος ΙΙ. Όπως και με το Τέταρτο Συνέδριο Αεροναυτιλίας το 1965, η Επιτροπή Αεροναυτιλίας δεν ήταν ενήμερη για κανένα βαθμό διεθνών αεροπορικών εφαρμογών οι οποίες θα χρειαζόντουσαν την ανάπτυξη Διεθνών Προτύπων και Συνιστωμένων Πρακτικών. Οι αναθεωρημένοι ορισμοί για γενική αεροπορία και αεροπορικές εφαρμογές και το αναθεωρημένο κεφάλαιο εφαρμογής υποβλήθηκαν στα Κράτη με το συνήθη τρόπο και εγκρίθηκαν από το Συμβούλιο το Μάρτιο του 1990.

Ο Πίνακας Α δείχνει την προέλευση των τροποποιήσεων μαζί με ένα κατάλογο με τα σχετικά βασικά θέματα και τις ημερομηνίες κατά τις οποίες το Παράρτημα και οι τροποποιήσεις υιοθετήθηκαν από το Συμβούλιο, όταν τέθηκαν σε ισχύ.

Εφαρμογή

Τα Πρότυπα και οι Συνιστώμενες Πρακτικές του Παραρτήματος 6, Μέρος ΙΙ έχουν εφαρμογή στις διεθνείς μεταφορές της γενικής αεροπορίας με αεροπλάνα.

Τα Πρότυπα και οι Συνιστώμενες Πρακτικές αντιπροσωπεύουν τις ελάχιστες διατάξεις και μαζί με αυτές του Παραρτήματος 6 - Πτητική Λειτουργία Αεροσκαφών: Μέρος Ι - Διεθνείς Εμπορικές Αεροπορικές Μεταφορές - Αεροπλάνα, τώρα καλύπτουν την πτητική λειτουργία όλων των αεροπλάνων στη διεθνή πολιτική αεροπορία, εκτός από τις αεροπορικές εφαρμογές.

Πρέπει να σημειωθεί ότι τα Πρότυπα και οι Συνιστώμενες Πρακτικές που περιέχονται στο Παράρτημα 6, Μέρος ΙΙ, όταν εφαρμόζονται στην πτητική λειτουργία μεγάλων αεροπλάνων, είναι λιγότερο αυστηρά από εκείνα στο Παράρ-

τημα 6, Μέρος Ι, όπου εφαρμόζονται στα ίδια ή σε παρόμοια αεροπλάνα; όταν χρησιμοποιούνται σε εμπορικές αεροπορικές μεταφορές. Ωστόσο, πιστεύεται ότι, από κοινού με τις υπάρχουσες διατάξεις στα Παραρτήματα 1 και 8, το Παράρτημα 6, Μέρος ΙΙ, εξασφαλίζει ένα επαρκές επίπεδο ασφάλειας για τις πτητικές λειτουργίες που προβλέπονται για αυτά τα μεγαλύτερα αεροπλάνα. Σε σχέση μ' αυτό η προσοχή εφιστάται στο σημείο που όλα τα πρότυπα επιδόσεων του Παραρτήματος 8 έχουν εφαρμογή σε όλα τα αεροπλάνα βάρους πάνω από 5700 kg, που προορίζονται για τη μεταφορά επιβατών ή φορτίου ή ταχυδρομείου για διεθνή αεροναυτιλία, από τα οποία το πρωτότυπο υποβλήθηκε για πιστοποίηση την 13 Δεκεμβρίου 1964 ή μετά από αυτή την ημερομηνία. Επίσης, δυνάμει του Παραρτήματος 1 ο κάτοχος άδειας χειριστή ιδιωτικών αεροσκαφών, ο οποίος χειρίζεται ένα αεροσκάφος πάνω από 5700 kg αν δεν είναι ο μόνος επιβάτης αυτού, απαιτείται να έχει ικανότητα επί τύπου η οποία θα καταχωρείται στην άδειά του. Επειδή τα πιστοποιητικά πτητικής ικανότητας αυτών των τύπων αεροπλάνων θα απέκλειαν πτήση «μόνος«σε όλες τις κανονικές περιστάσεις, μπορεί να γίνει αποδεκτό ότι ο χειριστής αυτών των αεροπλάνων πρέπει να έχει ικανότητα επί τύπου καταχωρημένη στην άδειά του.

Ενέργειες από τα Συμβαλλόμενα Κράτη

Κοινοποίηση διαφορών. Εφιστάται η προσοχή των Συμβαλλομένων Κρατών στην υποχρέωση που επιβάλλεται από το Άρθρο 38 της Σύμβασης με την οποία τα Συμβαλλόμενα Κράτη απαιτείται να κοινοποιούν στον Οργανισμό οποιεσδήποτε διαφορές μεταξύ των εθνικών τους κανονισμών και των πρακτικών και των Διεθνών Προτύπων που περιέχονται στο παρόν Παράρτημα και οποιεσδήποτε τροποποιήσεις σ' αυτό. Τα Συμβαλλόμενα Κράτη καλούνται να επεκτείνουν τέτοιες κοινοποιήσεις και σε οποιεσδήποτε διαφορές από τις Συνιστώμενες Πρακτικές που περιέχονται σ' αυτό το Παράρτημα και οποιεσδήποτε τροποποιήσεις σ' αυτό, όταν η κοινοποίηση τέτοιων διαφορών είναι σημαντική για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας. Επί πλέον, τα Συμβαλλόμενα Κράτη καλούνται να κρατούν συνεχώς ενήμερο τον Οργανισμό για οποιεσδήποτε διαφορές οι οποίες μπορούν να προκύψουν στη συνέχεια ή για την ανάκληση οποιωνδήποτε διαφορών οι οποίες έχουν κοινοποιηθεί προγενέστερα. Ένα ειδικό αίτημα για κοινοποίηση διαφορών πρέπει να στέλνεται στα Συμβαλλόμενα Κράτη αμέσως μετά την υιοθέτηση κάθε τροποποίησης στο παρόν Παράρτημα.

Η προσοχή των Κρατών εφιστάται επίσης στη διάταξη του Παραρτήματος 15 που έχει σχέση με τη δημοσίευση διαφορών μεταξύ των εθνικών τους κανονισμών και των πρακτικών και σχετικών Προτύπων και Συνιστωμένων Πρακτικών του ΔΟΠΑ, διαμέσου της Υπηρεσίας Αεροναυτικών Πληροφοριών, εκτός από την υποχρέωση των Κρατών βάσει του Άρθρου 38 της Σύμβασης.

Δημοσίευση πληροφοριών. Η δημιουργία και η ανάκληση αλλαγών σε διευκολύνσεις, υπηρεσίες και διαδικασίες που επηρεάζουν τις πτητικές λειτουργίες αεροσκαφών που παρέχονται σύμφωνα με τα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές που καθορίζονται στο παρόν Παράρτημα, πρέπει να κοινοποιούνται και να αρχίζουν να ισχύουν σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος 15.

Κατάσταση των μερών του Παραρτήματος

Ένα Παράρτημα συμπληρώνεται από τα ακόλουθα μέρη, τα οποία ωστόσο δεν βρίσκονται απαραίτητα σε κάθε Παράρτημα. Έχουν την ενδεικνυόμενη κατάσταση:

1.- Υλικό που περιλαμβάνει το ίδιο το Παράρτημα:

α) Πρότυπα και Συνιστώμενες Πρακτικές που υιοθετήθηκαν από το Συμβούλιο με βάση τις διατάξεις της Συνθήκης. Καθορίζονται ως εξής:

Πρότυπο: Οποιαδήποτε προδιαγραφή για φυσικά χαρακτηριστικά, διαμόρφωση, υλικό, επιδόσεις, προσωπικό ή διαδικασία, η ομοιόμορφη εφαρμογή των οποίων αναγνωρίζεται σαν απαραίτητη γα την ασφάλεια ή την ομαλότητα της διεθνούς αεροναυτιλίας και στις οποίες τα Συμβαλλόμενα Κράτη πρέπει να συμμορφώνονται σύμφωνα με τη Σύμβαση. Στην περίπτωση αδυναμίας συμμόρφωσης, η κοινοποίηση στο Συμβούλιο είναι υποχρεωτική με βάση το Άρθρο 38.

Συνιστώμενη Πρακτική: Οποιαδήποτε προδιαγραφή για φυσικά χαρακτηριστικά, διαμόρφωση, υλικό, επιδόσεις, προσωπικό ή διαδικασία, η ομοιόμορφη εφαρμογή των οποίων αναγνωρίζεται σαν επιθυμητή για το συμφέρον της ασφάλειας, της ομαλότητας ή της αποτελεσματικότητας της διεθνούς αεροναυτιλίας και στις οποίες τα Συμβαλλόμενα Κράτη πρέπει να προσπαθούν να συμμορφώνονται σύμφωνα με τη Σύμβαση.

β) Παραρτήματα τα οποία αποτελούν υλικό το οποίο έχει ομαδοποιηθεί ξεχωριστά για ευκολία, αλλά αποτελούν μέρος των Προτύπων και των Συνιστωμένων Πρακτικών που υιοθετήθηκαν από το Συμβούλιο.

γ) Ορισμοί όρων που χρησιμοποιούνται στα Πρότυπα και στις Συνιστώμενες Πρακτικές οι οποίοι δεν είναι αυτονόητοι με την έννοια ότι δεν έχουν αποδεκτές έννοιες λεξικού. Ένας ορισμός δεν έχει ανεξάρτητη ιδιότητα αλλά είναι ένα βασικό μέρος κάθε Προτύπου και Συνιστώμενης Πρακτικής στα οποία ο όρος χρησιμοποιείται, εφόσον μια αλλαγή στο νόημα του όρου θα επηρέαζε την προδιαγραφή.

δ) Πίνακες και Σχήματα τα οποία προσθέτουν ή περιγράφουν ένα Πρότυπο ή μία Συνιστώμενη Πρακτική και τα οποία αναφέρονται σ' αυτά, αποτελούν μέρος του σχετικού Προτύπου, ή της Συνιστώμενης Πρακτικής και έχουν την ίδια ιδιότητα.

Πρέπει να σημειωθεί ότι κάποια Πρότυπα σε αυτό το Παράρτημα ενσωματώνουν, με αναφορά, άλλες προδιαγραφές οι οποίες έχουν την ίδια ιδιότητα με τις Συνιστώμενες Πρακτικές.. Σε τέτοιες περιπτώσεις, το κείμενο της Συνιστώμενης Πρακτικής γίνεται μέρος του Προτύπου.

2. - Υλικό εγκεκριμένο από το Συμβούλιο για δημοσίευση σε σχέση με τα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές:

α) Πρόλογοι, οι οποίοι περιλαμβάνουν ιστορικό και επεξηγηματικό υλικό βασιζόμενο στη δράση του Συμβουλίου και συμπεριλαμβάνουν μια επεξήγηση των υποχρεώσεων των Κρατών όσον αφορά την εφαρμογή των Προτύπων και των Συνιστωμένων Πρακτικών που προκύπτουν από τη Σύμβαση και την Απόφαση Υιοθέτησης.

β) Εισαγωγές, οι οποίες περιλαμβάνουν επεξηγηματικό υλικό το οποίο εισάγεται στην αρχή των μερών, των κεφαλαίων ή των τμημάτων του Παραρτήματος για να βοηθήσουν στην κατανόηση της εφαρμογής του κειμένου.

γ) Σημειώσεις, οι οποίες περιλαμβάνονται στο κείμενο, όπου είναι απαραίτητο, για να δώσουν πραγματικές πληροφορίες ή αναφορές που σχετίζονται με τα σχετικά Πρότυπα ή τις Συνιστώμενες Πρακτικές , αλλά δεν αποτελούν μέρος των Προτύπων ή των Συνιστωμένων Πρακτικών.

δ) Προσαρτήματα, τα οποία περιλαμβάνουν συμπληρωματικό υλικό στα Πρότυπα και στις Συνιστώμενες Πρακτικές, ή συμπεριλαμβάνονται σαν οδηγός στην εφαρμογή τους.

Επιλογή γλώσσας

Αυτό το Παράρτημα έχει υιοθετηθεί σε πέντε γλώσσες - Αγγλικά, Αραβικά, Γαλλικά, Ρώσικα και Ισπανικά. Ζητείται από κάθε Συμβαλλόμενο Κράτος να επιλέξει ένα από αυτά τα κείμενα με σκοπό την εθνική εφαρμογή και για άλλους σκοπούς οι οποίοι προβλέπονται στη Σύμβαση, είτε μέσω άμεσης χρήσης ή μέσω μετάφρασης στη δική τους εθνική γλώσσα και να ειδοποιήσουν ανάλογα τον Οργανισμό.

Πρακτικές Έκδοσης

Η ακόλουθη πρακτική έχει ακολουθηθεί με σκοπό να υποδείξει με μια ματιά την ιδιότητα της κάθε δήλωσης: Τα Πρότυπα έχουν τυπωθεί σε ανοικτή κανονική γραφή. Οι Συνιστώμενες Πρακτικές έχουν τυπωθεί με ανοικτή πλαγιαστή γραφή, ενώ η ιδιότητα υποδηλώνεται με το πρόθεμα Σύσταση. Οι Σημειώσεις έχουν τυπωθεί σε ανοικτή πλαγιαστή γραφή, ενώ η ιδιότητα υποδηλώνεται με το πρόθεμα Σημείωση.

Η ακόλουθη πρακτική έκδοσης έχει ακολουθηθεί στη συγγραφή των προδιαγραφών: για τα Πρότυπα χρησιμοποιείται το λειτουργικό ρήμα «πρέπει«και για τις Συνιστώμενες Πρακτικές, χρησιμοποιείται το λειτουργικό ρήμα «μπορεί».

Οι μονάδες μέτρησης που χρησιμοποιούνται σε αυτό το έγγραφο είναι σύμφωνα με το Διεθνές Σύστημα Μονάδων (SI) όπως καθορίζεται στο Παράρτημα 5 της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία. Εκεί όπου το Παράρτημα 5 επιτρέπει τη χρήση εναλλακτικών μονάδων που δεν ανήκουν στο SI, αυτές φαίνονται σε παρενθέσεις που ακολουθούν τις βασικές μονάδες. Εκεί όπου δύο σύνολα από μονάδες παρατίθενται δεν πρέπει να θεωρείται ότι τα ζευγάρια των τιμών είναι ίσα και εναλλακτικά. Μπορεί, ωστόσο, να συμπεράνουμε ότι ένα ίσο επίπεδο ασφάλειας επιτυγχάνεται όταν οποιοδήποτε σύνολο μονάδων χρησιμοποιείται αποκλειστικά.

Οποιαδήποτε αναφορά σε ένα μέρος αυτού του εγγράφου, το οποίο αναγνωρίζεται από έναν αριθμό και/ή τίτλο, συμπεριλαμβάνει όλες τις υποδιαιρέσεις αυτού του μέρους.

Πίνακας Α. Τροποποιήσεις στο Παράρτημα 6, Μέρος II

Τροποποίηση	*Πηγή (-ές)*	*Αντικείμενο (-α)*	*Υιοθετήθηκε* *Ισχύει* *Εφαρμόζεται*
1η Έκδοση	Δέκατη πέμπτη Σύνοδος της Συνέλευσης(Απόφαση Α-15-15) και Τέταρτη Διάσκεψη Αεροναυτιλίας		2 Δεκεμβρ. 1968 2 Απριλίου1969 18 Σεπτ.1969
1	Έκτη Διάσκεψη Αεροναυτιλίας	α) Η απαίτηση για πρόσθετα όργανα σε αεροπλάνα που πετάνε σε ελεγχόμενες VFR πτήσεις στη φάση διαδρομής ταξιδίου, και β) η άδεια σε αεροπλάνα, όταν δεν μπορούν να ταξιδεύουν με οπτικές αναφορές σε χαρακτηριστικά σημεία ξηράς, να πετάνε με εξοπλισμό διαφορετικό από τον εξοπλισμό ραδιοναυτιλίας, π.χ. μόνο με ίδια μέσα ναυτιλίας, με την προϋπόθεση ότι πληρούνται κάποιες δυνατότητες του εξοπλισμού, εξαλείφοντας έτσι οποιαδήποτε απαίτηση για τη μεταφορά εξοπλισμού ραδιοναυτιλίας.	1 Ιουνίου 1970 1 Οκτωβρ. 1970 4 Φεβρ.1971
2 (2η Έκδοση)	Ειδική Συνάντηση για το Θόρυβο των Α/φων κοντά σε Αεροδρόμια	Ο συνυπολογισμός μιας προδιαγραφής για αεροπλάνα που πρέπει να πετάνε μέσα στους περιορισμούς βάρους που επιβάλλονται από τα ισχύοντα Πρότυπα Πιστοποίησης Θορύβου, εκτός από προκαθορισμένες περιπτώσεις, και να φέρουν ένα έγγραφο το οποίο να επιβεβαιώνει την πιστοποίηση θορύβου.	2 Απριλίου 1971 2 Αυγ. 1971 6 Ιαν. 1972
3	Έβδομο Συνέδριο Αεροναυτιλίας	Ο συνυπολογισμός μιας Συνιστώμενης Πρακτικής η οποία καλύπτει το σχέδιο, τη μεταφορά και την εγκατάσταση Πομπών Εντοπισμού Επείγουσας Ανάγκης – Αεροσκάφη, σε τέτοια αεροπλάνα και σε τέτοιες πτήσεις όπως μπορούν να καθορίζονται από την αρμόδια αρχή.	29 Μαίου 1973 1 Οκτωβ 1973 23 Μαίου 1974

4	Αναθεώρηση του Παραρτή-ματος 12, της Μελέτης της Επιτροπής Αεροναυτιλίας που αφορά την αναχαίτιση πολιτικών α/φών και της ενέργειας του Συμβουλίου σύμφωνα με την Απόφαση της Συνέλευσης Α-18-16	α) Διατάξεις για τη σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο του αεροσκάφους, β) διατάξεις για μείωση του κινδύνου για αναχαιτιζόμενα αεροσκάφη, γ) αναθεώρηση της Εισαγωγικής Σημείωσης στο Κεφάλαιο 3 του Παραρτήματος. Τα σημεία ανα-θεώρησης σε μία πρακτική μέθοδο για Κράτη προκειμένου να εκπληρώνουν τα καθήκοντά τους στις περιπτώσεις μίσθωσης, εκμίσθωσης και ανταλλαγής αεροσκαφών σε διεθνείς πτητικές λειτουργίες.	4 Φεβρ 1975 4 Ιουνίου 1995 9 Οκτωβ. 1975
5	Μελέτες της Επιτροπής Αεροναυτιλίας, Τροποποίηση 60 στο Παράρτημα 3 και Τροποποίηση 30 στο Παράρτημα 14	Απαιτήσεις για την παροχή και χρήση ζωνών ασφαλείας με ιμάντες ώμου για το πλήρωμα πτήσης. Διεύρυνση των προδιαγραφών για τον τύπο του χρονομέτρου που απαιτείται για πτητικές λειτουργίες σύμφωνα με τους Κανόνες Πτήσης με Όργανα και ελεγχόμενες πτήσεις VFR, και αναθεώρηση των ορισμών για Αεροδρόμιο και Μετεωρολογικές πληροφορίες.	7 Απριλίου 1976 7 Αυγούστ. 1976 30 Δεκεμβ. 1976
6	Περιφερειακή Συνάντηση Αεροναυτιλίας ΑΣΙΑΣ/Ειρηνικού	Η απαίτηση για τη μεταφορά ραδιοεξοπλισμού επιβίωσης πάνω από εκείνες τις περιοχές στις οποίες η έρευνα και η διάσωση θα ήταν ιδιαίτερα δύσκολες να καθορισθούν από τα Κράτη παρά από την περιφερειακή συμφωνία αεροναυτιλίας.	16 Ιουνίου 1976 16 Οκτωβρ. 1976 6 Οκτωβρ. 1977
7	Μελέτη Επιτροπής Αεροναυτιλίας	Σύσταση για τη συναρμολόγηση συστημάτων προειδοποίησης εγγύτητας εδάφου σε ορισμένα αεροπλάνα.	15 Δεκ. 1977 15 Απρ.1978 10 Αυγ. 1978
8	Μελέτη της Επιτροπής Αεροναυτιλίας	Εισαγωγή των απαιτήσεων για τον εξοπλισμό πλοήγησης που πρέπει να καλύπτει τις ελάχιστες προδιαγραφές επιδόσεων πλοήγησης (MNPS)	2 Απριλίου 1980 2 Αυγ. 1980 27 Νοεμβ. 1980
9	Μελέτη της Επιτροπής Αεροναυτιλίας	Αναθεώρηση των διατάξεων που σχετίζονται με τον εξωτερικό φωτισμό έτσι ώστε να συμβαδίζουν με τις νέες διατάξεις των Παραρτημάτων 2 και 8.	22 Μαρ.1982 22 Ιουλίου 1982 25 Νοεμβ. 1982

10 (3η έκδοση)	Έβδομη Συνάντηση της Ομάδας Ελεύθερης Διέλευσης Εμποδίων, AGA Συνάντηση Τμήματος (1981), τροποποιήσεις που προέκυψαν από την υιοθέτηση των Παραρτημάτων 5 και 18	Εισηγμένες διατάξεις που σχετίζονται με την ανάπτυξη και χρήση διαδικασιών προσέγγισης δι' οργάνων, το δικαίωμα και την ικανότητα τροχοδρόμησης αεροπλάνων . Αλλαγές στις απαιτήσεις για τη μεταφορά επικίνδυνων ειδών σαν αποτέλεσμα υιοθέτησης από το Συμβούλιο του Παραρτήματος 18. Οι μονάδες μέτρησης συμμορφώθηκαν με τις διατάξεις του Παραρτήματος 5 και η *Σημείωση* στο Κεφάλαιο 3που αφορά τη μίσθωση, την εκμίσθωση και την ανταλλαγή εκσυγχρονίσθηκε. Ο όρος «μετεωρολογικά ελάχιστα αεροδρομίου» αντικαταστάθηκε με τον όρο «ελάχιστα λειτουργίας αεροδρομίου» και οι ορισμοί «αποφασιστικό ύψος/απόλυτο ύψος πίεσης » και «ελάχιστο ύψος/σχετικό ύψος καθόδου» εισήχθηκαν στο Κεφάλαιο 1.	20 Μαίου 1983 20 Σεπ. 1983 24 Νοεμ.1983
11	Συνάντηση Τμημάτων για την Πρόληψη και τη Διερεύνηση Ατυχήματος , AIG (1979)	Εισαγωγή των διατάξεων που σχετίζονται με τους αποτυπωτές στοιχείων πτήσης Εισαγωγή σχετικού υλικού καθοδήγησης σε ένα προσάρτημα.	8 Μαρτίου 1985 29 Ιουλίου 1985 21 Νοεμ.1985
12	Επιτροπή Αεροναυτιλίας	Μεταφορά πληροφοριών μέσα στο αεροσκάφος. Εξοπλισμός επικοινωνίας σε 121,5 MHz.	14 Μαρ.1986 27 Ιουλίου 1986 20 Νοεμ.1986
13	Έβδομη συνάντηση της Ομάδας Ελεύθερης Διέλευσης Εμποδίων, Μελέτες της Επιτροπής Αεροναυτιλίας	Παροχή και χρήση οξυγόνου και προειδοποίηση αστοχίας συμπίεσης , ανεφοδιασμός με επιβάτες στο αεροσκάφος, παροχή στοιχείων επιδόσεων ανόδου με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία.	14 Μαρ. 1986 27 Ιουλίου 1986 20 Νοεμ.1986
14 (4η Έκδοση)	Αναθεώρηση από την Επιτροπή Αεροναυτιλίας του ΠαραρτήματοςΣτάδιο 1, Τρίτη συνάντηση της Ομάδας για τους Κανόνες Πτήσης Εξ Όψεως Μελέτη της Επιτροπής Αεροναυτιλίας	Α-α) Αναθεώρηση των ορισμών των αεροπορικών εφαρμογών και της γενικής αεροπορίας. Αναθεώρηση του ορισμού του αεροδρομίου εναλλαγής για την εισαγωγή αεροδρομίων εναλλαγής απογείωσης, κατά μήκος διαδρομής ταξιδίου και προορισμού. Εισαγωγή ενός νέου ορισμού για εμπορική εναέρια μεταφορά και των ορισμών του σχεδίου πτήσης και του αποτυπωτή στοιχείων πτήσης. β) εξάλειψη της αναφοράς στις αεροπορικές εφαρμογές από την εφαρμογή γ) συμμόρφωση με το Παράρτημα 6, Μέρος Ι, ειδικότερα όσον αφορά τα αρχεία του αποτυπωτή στοιχείων πτήσης μετά από ατυχήματα και συμβάντα και τις απαιτήσεις για έναν ενδείκτη αριθμού Mach. δ) εξάλειψη του όρου «ελεγχόμενη πτήση VFR».	19 Μαρ. 1990 30 Ιουλίου 1990 15 Νοεμ.1990

		ε) εισαγωγή υλικού καθοδήγησης που αφορά τα στοιχεία πτήσης τα οποία καταγράφουν σημαντικές πληροφορίες λειτουργίας στα αεροπλάνα με ηλεκτρονικές οθόνες.	
15	Πέμπτη συνάντηση της Ομάδας Πτητικής Λειτουργίας, Έβδομη και Όγδοη συνάντηση της Αναθεώρησης της Γενικής Έννοιας της Ομάδας Διαχωρισμού.Περιφερειακή Συνάντηση Διερεύνησης Ατυχημάτων (AIC 1992). Μελέτες της Επιτροπής Αεροναυτιλίας	α) Αναθεώρηση των ορισμών για τα ελάχιστα λειτουργίας αεροδρομίου, το αποφασιστικό ύψος/σχετικό ύψος , το ελάχιστο ύψος/σχετικό ύψος καθόδου και την εισαγωγή ορισμού για το ύψος/σχετικό ύψος ελευθέρωσης εμποδίων, β) εισαγωγή νέων ορισμών για πομπούς εντοπισμού επείγουσας ανάγκης (ELT's) , απαιτούμενες επιδόσεις πλοήγησης (RNP) και τύπος RNP, γ) εισαγωγή του ορισμού για την ταξινόμηση των λειτουργιών προσέγγισης και προσγείωσης με όργανα, δ) αναθεώρηση των απαιτήσεων που αφορούν τη χρήση αποτυπωτών στοιχείων πτήσης με μεταλλική ταινία, ε) εισαγωγή των απαιτήσεων ύπαρξης πομπών εντοπισμού επείγουσας ανάγκης (ELT's) για αντικατάσταση των διατάξεων που αφορούν ραδιοεξοπλισμό επιβίωσης και πομπό εντοπισμού επείγουσας ανάγκης στ) εισαγωγή μιας απαίτησης ότι ο υπάρχων εξοπλισμός ναυτιλίας δίνει τη δυνατότητα στο αεροσκάφος να προχωράει σύμφωνα με τους τύπους RNP που καθορίζονται για την(ίς) προτεινόμενη(ες) διαδρομή(ές) ή περιοχή(ές) και διατάξεις που να επιτρέπουν την ομοιόμορφη εφαρμογή των 300 m (1 000 ft) VSM (=Ελάχιστα κατακόρυφου διαχωρισμού) πάνω από το FL 290 (=Επίπεδο Πτήσης 290).	21 Μαρ. 1994 25 Ιουλίου 1994 10 Νοεμβρίου

6 (5η Έκδοση)	Μελέτες της Επιτροπής Αεροναυτιλίας. Δέκατη τέταρτη συνάντηση της Ομάδας Επικινδύνων Εμπορευμάτων, εκδοτική τροποποίηση, συμμόρφωση του κειμένου με το Παράρτημα 6, Μέρος Ι και/ή Μέρος ΙΙΙ, επακόλουθη τροποποίηση	α) Εισαγωγή αναθεωρημένων ορισμών, β) συνυπολογισμός των αναφορών στο Άρθρο 15 της Συνθήκης, γ) αναθεώρηση των διατάξεων που αφορούν τις διευκολύνσεις πτητικής λειτουργίας, την ενημέρωση, την πτητική ικανότητα αεροπλάνων και τις προφυλάξεις ασφαλείας, τα αεροδρόμια εναλλαγής προορισμού, τους περιορισμούς που επιβάλλονται από τις καιρικές συνθήκες, τη χρήση οξυγόνου και τις ζώνες ασφαλείας με ιμάντες ώμου. δ) νέες διατάξεις που αφορούν όλα τα αεροπλάνα σε όλες τις πτήσεις, όλα τα αεροπλάνα που πετάνε σε πτήσεις VFR και τα συστήματα προειδοποίησης εγγύτητας εδάφους (GPWS), ε) αναθεώρηση των διατάξεων που αφορούν αεροπλάνα που πετάνε σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα (IFR), στ) αναθεώρηση των διατάξεων που αφορούν τη σύνθεση του πληρώματος πτήσης, και ζ) αναθεώρηση των διατάξεων που αφορούν τη μεταφορά και τη χρήση οξυγόνου.	10 Μαρ. 1995 24 Ιουλίου 1995 9 Νοεμ. 1995
17	Τέταρτη συνάντηση της Ομάδας Δευτερεύοντος Ραντάρ Παρακολούθησης, Συστημάτων Βελτιώσεων και Αποφυγής Συγκρούσεων (SICASP 4)	Απαίτηση για αεροπλάνα που πρέπει να είναι εξοπλισμένα με ερωτο-αποκριτές (transponders) αναφοράς πίεσης-ύψους.	19 Φεβρ.1966 15 Ιουλίου 1996 7 Νοεμ. 1966
18 (6η Έκδοση)	Πρώτη συνάντηση της Ομάδας Αποτυπωτών στοιχείων Πτήσης, Ομάδα Εργασίας ICAO και Βιομηχανίας CFIT, Μελέτες της	α) Εισαγωγή νέων και αναθεωρημένων ορισμών για ψυχοδιεγερτικές ουσίες και απαιτούμενη επίδοση πλοήγησης β) αναθεώρηση των σημειώσεων που αφορούν την εκμίσθωση και την ανταλλαγή.	20 Μαρ. 1998 20 Ιουλίου 1998 5 Νοεμ. 1998

	Επιτροπής Αεροναυτιλίας. Τροποποίηση 162 στο Παράρτημα Ι, Τροποποίηση 38 στο Παράρτημα ΙΙ, εκδοτική τροποποίηση	γ) εισαγωγή μιας σημείωσης που αφορά τη χρήση ψυχοδιεγερτικών ουσιών και δ) νέες και αναθεωρημένες διατάξεις που αφορούν τα συστήματα προειδοποίησης εγγύτητας εδάφους, τους ερωτο-αποκριτές αναφοράς πίεσης / ύψους και τους αποτυπωτές στοιχείων πτήσης.	
19	Δεύτερη συνάντηση της Ομάδας Αποτυπωτών Στοιχείων Πτήσης, Μελέτες της Επιτροπής Αεροναυτιλίας	α. Αναθεωρημένοι ορισμοί β. Νέες διατάξεις που αφορούν την υποχρεωτική μεταφορά των ELT που λειτουργούν σε 406 MHz και 121.5MHz, την προσθήκη μιας προληπτικής λειτουργίας προειδοποίησης κινδύνου στο έδαφος στο σύστημα προειδοποίησης εγγύτητας εδάφους (GPWS), ερωτο-αποκριτές αναφοράς πίεσης / ύψους και την εισαγωγή μιας ημερομηνίας εφαρμογής για την καταγραφή των ψηφιακών επικοινωνιών.	15 Μαρ 1999 19 Ιουλίου 1999 4 Νοεμ. 1999
20	Μελέτες της Επιτροπής Αεροναυτιλίας	α) Αναθεωρημένοι ορισμοί, και β) αναθεώρηση των καθηκόντων του κυβερνήτη και της εισαγωγής των κριτηρίων για προσεγγίσεις με όργανα.	15 Μαρ. 2000 17 Ιουλίου 2000 2 Νοεμβρ. 2000
21	Δεύτερη συνάντηση της Ομάδας Αποτυπωτών στοιχείων Πτήσης, Τρίτη συνάντηση της Ομάδας Παγκόσμιου Δορυφορικού Συστήματος Ναυτιλίας, Πέμπτη συνάντηση της Ομάδας συνεχιζόμενης Πτητικής Ικανότητας	α) Εκσυγχρονισμός των διατάξεων που αναφέρονται στους αποτυπωτές στοιχείων πτήσης, συμπεριλαμβανόμενης και της καταγραφής ψηφιακών επικοινωνιών. Απαιτήσεις FDR για νέα αερο-σκάφη, αναθεωρημένοι κατάλογοι παραμέτρων, εισαγωγή CVRs δίωρης διάρκειας, β) τροποποίηση των διατάξεων για προσεγγίσεις και προσγειώσεις με όργανα, γ) νέες διατάξεις που αναφέρονται σε προσεγγίσεις με κατακόρυφη καθοδήγηση (APV), και δ) νέοι ορισμοί και εκσυγχρονισμός των διατάξεων που ανεφέρονται σε απαιτήσεις που έχουν σχέση με τη συντήρηση.	9 Μαρτίου 2001 16 Ιουλίου 2001 1 Νοεμβρ. 2001

ΔΙΕΘΝΗ ΠΡΟΤΥΠΑ ΚΑΙ ΣΥΝΙΣΤΩΜΕΝΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΟΡΙΣΜΟΙ

Όταν χρησιμοποιούνται οι ακόλουθοι όροι στα Πρότυπα, στις Συνιστώμενες Πρακτικές και στους Ορισμούς για τη λειτουργία των αεροπλάνων στη διεθνή γενική αεροπορία, έχουν τις ακόλουθες έννοιες:

Αεροπορικές εφαρμογές. Λειτουργία αεροσκάφους κατά την οποία ένα αεροσκάφος χρησιμοποιείται για εξειδικευμένες υπηρεσίες όπως είναι η γεωργία, οι κατασκευές, η φωτογράφηση, η χαρτογράφηση, η παρατήρηση και περιπολία, η έρευνα και η διάσωση η αεροδιαφήμιση, κ.λπ.

Αεροδρόμιο. Μια καθορισμένη περιοχή σε ξηρά ή υγρό στοιχείο (συμπεριλαμβανομένων και οποιωνδήποτε κτιρίων, εγκαταστάσεων και εξοπλισμού) που σκοπό έχει να χρησιμοποιείται είτε εξ' ολοκλήρου είτε μερικώς για την άφιξη, αναχώρηση και την επίγεια κίνηση αεροσκάφους.

Ελάχιστα λειτουργίας αεροδρομίου. Τα όρια της χρησιμοποίησης ενός αεροδρομίου για:

α) απογείωση, όσον αφορά την ορατή απόσταση του διαδρόμου και/ή την ορατότητα και, εάν είναι απαραίτητο, τις συνθήκες των νεφών

β) προσγείωση με προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας, όσον αφορά την ορατότητα και/ή την ορατή απόσταση του διαδρόμου και το αποφασιστικό ύψος / σχετικό ύψος (DA/H) ανάλογα με την κατηγορία της λειτουργίας, και

γ) προσγείωση με προσέγγιση και προσγείωση με κατακόρυφη καθοδήγηση, όσον αφορά την ορατότητα και/ή την ορατή απόσταση του διαδρόμου και το αποφασιστικό ύψος/σχετικό ύψος καθόδου (DA/H) και,

δ) προσγείωση με προσέγγιση και προσγείωση μη ακριβείας, όσον αφορά την ορατότητα και/ή την ορατή απόσταση διαδρόμου, το ελάχιστο ύψος/σχετικό ύψος καθόδου (MDA/H) και, αν είναι απαραίτητο, τις συνθήκες των νεφών.

Αεροπλάνο. Ένα αεροσκάφος βαρύτερο του αέρα κινούμενο με τη βοήθεια κινητήρα ή κινητήρων, το οποίο αποκτά την άντωσή του κυρίως από τις αεροδυναμικές αντιδράσεις του αέρα επί επιφανειών οι οποίες παραμένουν σταθερές κάτω από δεδομένες συνθήκες πτήσης.

Αεροσκάφος. Οποιοδήποτε μηχάνημα το οποίο επιτυγχάνει τη στήριξή του στην ατμόσφαιρα διαμέσου των αντιδράσεων του αέρα, μη συμπεριλαμβανομένων των από την επιφάνεια της γης προερχομένων αντιδράσεων του αέρα.

Αεροδρόμιο εναλλαγής. Ένα αεροδρόμιο στο οποίο ένα αεροσκάφος μπορεί να κατευθυνθεί όταν είναι αδύνατον ή μη ενδεδειγμένο να προσεγγίσει ή να προσγειωθεί στο αεροδρόμιο στο οποίο σκόπευε να προσγειωθεί. Τα αεροδρόμια εναλλαγής περιλαμβάνουν τα κάτωθι:

Αεροδρόμιο εναλλαγής για απογείωση. Ένα αεροδρόμιο εναλλαγής στο οποίο ένα αεροσκάφος μπορεί να προσγειωθεί στην περίπτωση που αυτό καταστεί απαραίτητο αμέσως μετά την απογείωση και δεν είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί το αεροδρόμιο αναχώρησης.

Αεροδρόμιο εναλλαγής εν πτήσει. Ένα αεροδρόμιο στο οποίο ένα αεροσκάφος μπορεί να προσγειωθεί εάν έχει υποστεί κάποια ανωμαλία ή είναι σε κατάσταση επείγουσας ανάγκης εν πτήσει.

Αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού. Ένα αεροδρόμιο εναλλαγής στο οποίο ένα αεροσκάφος μπορεί να κατευθυνθεί στην περίπτωση που καταστεί αδύνατον ή μη ενδεδειγμένο να προσγειωθεί στο αεροδρόμιο στο οποίο σκόπευε να προσγειωθεί.

Σημείωση. - Το αεροδρόμιο από το οποίο αναχωρεί μία πτήση μπορεί επίσης να είναι ένα αεροδρόμιο εναλλαγής εν πτήσει ή προορισμού για αυτήν την πτήση.

Απογειώσεις και προσγειώσεις χρησιμοποιώντας διαδικασίες προσέγγισης με όργανα. Οι προσεγγίσεις και οι απογειώσεις με όργανα ταξινομούνται ως εξής:

Προσεγγίσεις και προσγειώσεις μη ακριβείας. Μία προσέγγιση και προσγείωση με όργανα η οποία χρησιμοποιεί πλευρική καθοδήγηση, αλλά δεν χρησιμοποιεί κατακόρυφη καθοδήγηση.

Προσεγγίσεις και προσγειώσεις με κατακόρυφη καθοδήγηση. Μία προσέγγιση και προσγείωση με όργανα η οποία χρησιμοποιεί πλευρική και κατακόρυφη καθοδήγηση, αλλά δεν πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται για προσεγγίσεις και προσγειώσεις ακριβείας.

Προσεγγίσεις και προσγειώσεις ακριβείας. Μία προσέγγιση και προσγείωση με όργανα η οποία χρησιμοποιεί πλευρική και κατακόρυφη καθοδήγηση ακριβείας με ελάχιστα όπως καθορίζονται από την κατηγορία της πτητικής λειτουργίας.

Σημείωση.- Η πλευρική και η κατακόρυφη καθοδήγηση αναφέρεται στην καθοδήγηση που παρέχεται ή από:

α) ένα βοήθημα ναυτιλίας βρισκόμενο στο έδαφος ή

β) στοιχεία ναυτιλίας προερχόμενα από ηλεκτρονικό υπολογιστή.

Κατηγορίες προσεγγίσεων και προσγειώσεων ακριβείας

Πτητική λειτουργία Κατηγορίας Ι (CAT). Προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας με όργανα με αποφασιστικό σχετικό ύψος όχι λιγότερο από 60 m (200 ft) και είτε ορατότητα όχι λιγότερη από 800 m είτε ορατή απόσταση διαδρόμου όχι λιγότερη από 550 m.

Πτητική λειτουργία Κατηγορίας ΙΙ (CAT II). Προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας με αποφασιστικό σχετικό ύψος λιγότερο από 60 m (200 ft), αλλά όχι λιγότερο από 30 m (100 ft), και ορατή απόσταση διαδρόμου όχι λιγότερη από 350 m.

Πτητική λειτουργία Κατηγορίας ΙΙΙΑ (CAT IIIA). Προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας με όργανα με:

α) αποφασιστικό σχετικό ύψος λιγότερο από 30 m (100 ft) ή χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος, και

β) ορατή απόσταση διαδρόμου όχι λιγότερη από 200 m.

Πτητική λειτουργία Κατηγορίας ΙΙΙΒ (CAT IIIB). Προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας με όργανα .με:

α) αποφασιστικό σχετικό ύψος λιγότερο από 15 m (50 ft) ή χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος, και

β) ορατή απόσταση διαδρόμου λιγότερη από 200 m , αλλά όχι λιγότερη από 50 m.

Πτητική λειτουργία Κατηγορίας ΙΙΙΓ (CAT IIIC). Προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας με όργανα χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος και περιορισμούς ορατής απόστασης διαδρόμου.

Σημείωση. Εκεί όπου αποφασιστικό σχετικό ύψος (DH) και ορατή απόσταση διαδρόμου (RVR) εμπίπτουν σε διαφορετικές κατηγορίες πτητικής λειτουργίας, η προσέγγιση και η προσγείωση με όργανα πρέπει να γίνονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις της πιο απαιτητικής κατηγορίας (π.χ. πτητική λειτουργία με DH στην κλίμακα της CAT IIIA αλλά με RVR στην κλίμακα της CAT IIIB πρέπει να θεωρείται πτητική λειτουργία CAT IIIB με DH στην κλίμακα της

CAT II αλλά με RVR στην κλίμακα της CAT I πρέπει να θεωρείται πτητική λειτουργία CAT II)

Εμπορικές Αεροπορικές Μεταφοράς. Μια λειτουργία του αεροσκάφους που συμπεριλαμβάνει τη μεταφορά επιβατών, εμπορευμάτων ή ταχυδρομείου έναντι αμοιβής ή με ενοικίαση.

Επικίνδυνα εμπορεύματα. Αντικείμενα ή ουσίες τα οποία είναι ικανά να θέσουν σε σημαντικό κίνδυνο την υγεία, την ασφάλεια ή την περιουσία ή το περιβάλλον και τα οποία περιλαμβάνονται στον κατάλογο των επικινδύνων εμπορευμάτων στις Τεχνικές Οδηγίες ή ταξινομούνται σύμφωνα με αυτούς τους περιορισμούς.

Σημείωση. - Τα επικίνδυνα εμπορεύματα ταξινομούνται στο Παράρτημα 18, Κεφάλαιο 3.

Αποφασιστικό ύψος (DA) ή αποφασιστικό σχετικό ύψος (DH). Ένα συγκεκριμένο ύψος ή σχετικό ύψος στην προσέγγιση ακριβείας ή προσέγγιση με κατακόρυφη καθοδήγηση, κατά την οποία μια αποτυχημένη προσέγγιση πρέπει να ξεκινήσει, εάν δεν έχει επιτευχθεί η απαιτούμενη οπτική αναφορά για να συνεχιστεί η προσέγγιση.

Σημείωση 1. - Αποφασιστικό ύψος (DA) αναφέρεται στο μέσο επίπεδο της θάλασσας και αποφασιστικό σχετικό ύψος (DH) αναφέρεται στο υψόμετρο του κατωφλίου .

Σημείωση 2. - Απαιτούμενη οπτική αναφορά σημαίνει το τμήμα των οπτικών βοηθημάτων ή της περιοχής προσέγγισης που έπρεπε να είναι εν όψει του χειριστή για αρκετό χρονικό διάστημα ώστε να κάνει μια αξιολόγηση της θέσης του αεροσκάφους και του ποσοστού αλλαγής θέσης, σε σχέση με το επιθυμητό ίχνος πτήσης. Σε πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας ΙΙΙ με αποφασιστικό σχετικό ύψος η απαιτούμενη οπτική αναφορά είναι αυτή που καθορίζεται για τη συγκεκριμένη διαδικασία και λειτουργία.

Σημείωση 3. - Για ευκολία εκεί που χρησιμοποιούνται και οι δύο εκφράσεις, μπορούν να γράφονται με τη μορφή «αποφασιστικό ύψος /σχετικό ύψος «και να συντομεύονται σαν «DA/H».

Πομπός εντοπισμού επείγουσας ανάγκης (ELT). Ένας γενικός όρος που περιγράφει έναν εξοπλισμό ο οποίος εκπέμπει διακριτικά σήματα σε καθορισμένες συχνότητες και, ανάλογα με την εφαρμογή, μπορεί να ενεργοποιείται αυτόματα με πρόσκρουση ή να ενεργοποιείται με το χέρι. Ο ELT μπορεί να είναι οποιοσδήποτε από τους ακόλουθους:

Αυτόματος σταθερός ELT (ELT(AF)) Ένας ELT που ενεργοποιείται αυτόματα ο οποίος είναι μόνιμα προσαρτημένος σ' ένα αεροσκάφος.

Αυτόματος φορητός ELT (ELT(AP)) Ένας ELT που ενεργοποιείται αυτόματα ο οποίος. είναι στέρεα προσαρτημένος σ'ένα αεροσκάφος., αλλά αφαιρείται εύκολα από το αεροσκάφος.

Αυτόματος αναπτυσσόμενος ELT (ELT(AD)). Ένας ELT ο οποίος είναι στέρεα προσαρτημένος σ'ένα αεροσκάφος και ο οποίος αναπτύσσεται αυτόματα και ενεργοποιείται με πρόσκρουση, και, σε ορισμένες περιπτώσεις,, με υδροστατικούς αισθητήρες. Προβλέπεται επίσης η ανάπτυξη με το χέρι.

ELT επιβίωσης (ELT(ELT(S)). Ένας ELT ο οποίος αφαιρείται από ένα αεροσκάφος, αποθηκεύεται έτσι ώστε να διευκολύνει την άμεση χρήση του σε περίπτωση επείγουσας ανάγκης, και ενεργοποιείται με το χέρι από τους επιζώντες.

Μέλος πληρώματος πτήσης. Ένα μέλος πληρώματος που έχει άδεια και είναι επιφορτισμένο με ουσιαστικά καθήκοντα για την πτητική λειτουργία ενός αεροσκάφους κατά το χρόνο απασχόλησης στην πτήση.

Εγχειρίδιο πτήσης. Ένα εγχειρίδιο, που έχει σχέση με το πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας, το οποίο περιλαμβάνει περιορισμούς, μέσα στους οποίους το αεροσκάφος πρέπει να θεωρείται πτητικά ικανό, και οδηγίες και πληροφορίες απαραίτητες για τα μέλη του πληρώματος πτήσης για την ασφαλή πτητική λειτουργία του αεροσκάφους.

Σχέδιο πτήσης. Καθορισμένες πληροφορίες που παρέχονται στις μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, σχετικές με τη σχεδιαζόμενη πτήση ή μέρους μιας πτήσης ενός αεροσκάφους.

Αποτυπωτής πτήσης. Οποιοσδήποτε τύπος αποτυπωτή ο οποίος είναι εγκατεστημένος στο αεροσκάφος με σκοπό τη συμπλήρωση της διερεύνησης ατυχήματος/συμβάντος.

Χρόνος πτήσης - αεροπλάνα. Ο συνολικός χρόνος από τη στιγμή που ένα αεροπλάνο κινείται για πρώτη φορά προκειμένου να απογειωθεί μέχρι τη στιγμή που ακινητοποιείται στο χώρο στάθμευσης μετά από την πτήση.

Σημείωση.- Ο χρόνος πτήσης όπως εδώ καθορίζεται είναι συνώνυμος με τον όρο χρόνος «από εμποδιστήρα σε εμποδιστήρα«που χρησιμοποιείται γενικά, ο οποίος μετράται από το χρόνο που ένα αεροπλάνο κινείται για πρώτη φορά προκειμένου να απογειωθεί μέχρι να σταματήσει οριστικά μετά από την πτήση.

Πτητική λειτουργία γενικής αεροπορίας. Η πτητική λειτουργία ενός αεροσκάφους που διαφέρει από τις εμπορικές αεροπορικές μεταφορές ή τις αεροπορικές εφαρμογές.

Μετεωρολογικές συνθήκες για πτήσεις με όργανα (IMC). Μετεωρολογικές συνθήκες που εκφράζονται από την άποψη της ορατότητας, της απόστασης από τα σύννεφα, και του ύψους νέφωσης (όπως ορίζεται στο Παράρτημα 2), μικρότερες από τα ελάχιστα που καθορίζονται για τις μετεωρολογικές συνθήκες για πτήσεις εξ όψεως.

Σημείωση.- Τα καθορισμένα ελάχιστα για μετεωρολογικές συνθήκες εξ όψεως περιλαμβάνονται στο Κεφάλαιο 4 του Παραρτήματος 2.

Συντήρηση Η εκτέλεση των καθηκόντων που απαιτούνται για την εξασφάλιση της συνεχούς πτητικής ικανότητας ενός αεροσκάφους, συμπεριλαμβανομένης και οποιασδήποτε ή συνδυασμού γενικής επισκευής, επιθεώρησης, αντικατάστασης, διόρθωσης βλάβης, και η ενσωμάτωση μιας τροποποίησης ή επισκευής.

Πρόγραμμα συντήρησης. Ένα έγγραφο το οποίο περιγράφει τα ειδικά προγραμματισμένα καθήκοντα συντήρησης, τη συχνότητά ολοκλήρωσής τους και τις σχετικές διαδικασίες, όπως πρόγραμμα αξιοπιστίας, απαραίτητο για την ασφαλή πτητική λειτουργία εκείνων των αεροσκαφών στα οποία έχει εφαρμογή.

Διάθεση σε χρήση μετά από συντήρηση. Ένα έγγραφο το οποίο περιλαμβάνει μία πιστοποίηση η οποία επιβεβαιώνει ότι έχει ολοκληρωθεί η σχετική συντήρηση με έναν ικανοποιητικό τρόπο, είτε σύμφωνα με τα εγκεκριμένα στοιχεία και τις διαδικασίες που περιγράφονται στο εγχειρίδιο διαδικασιών του οργανισμού συντήρησης είτε με βάση ένα ισότιμο σύστημα.

Μετεωρολογικές πληροφορίες. Μετεωρολογική αναφορά, ανάλυση, πρόγνωση και οποιαδήποτε άλλη δήλωση, σχετική με τις υπάρχουσες ή τις αναμενόμενες μετεωρολογικές συνθήκες.

Ελάχιστο ύψος καθόδου (MDA) ή ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (MDH). Ένα καθορισμένο ύψος ή σχετικό ύψος σε προσέγγιση μη ακριβείας ή κυκλική προσέγγιση κάτω από το οποίο η κάθοδος δεν πρέπει να γίνεται χωρίς την απαιτούμενη οπτική αναφορά.

Σημείωση 1. - Το ελάχιστο ύψος καθόδου (MDA) αναφέρεται στο μέσο επίπεδο της θάλασσας και το ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (MDH) αναφέρεται στο υψόμετρο του αεροδρομίου ή στο υψόμετρο του κατωφλίου εάν αυτό είναι μεγαλύτερη από 2 m (7 ft) κάτω από το υψόμετρο του αεροδρομίου. Ένα ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου για μια προσέγγιση κύκλου κυκλοφορίας αναφέρεται στο υψόμετρο του αεροδρομίου.

Σημείωση 2. - Απαιτούμενη οπτική αναφορά σημαίνει το μέρος των οπτικών βοηθημάτων ή της περιοχής προσέγγισης που έπρεπε να είναι εν όψει του χειριστή για ικανοποιητικό χρόνο ώστε να έχει κάνει μια αξιολόγηση της θέσης του αεροσκάφους και του ρυθμού αλλαγής θέσης, σε σχέση με το επιθυμητό ίχνος πτήσης. Στην περίπτωση προσέγγισης κύκλου κυκλοφορίας η απαιτούμενη οπτική αναφορά είναι το περιβάλλον του διαδρόμου.

Σημείωση 3. - Για ευκολία εκεί που χρησιμοποιούνται και οι δύο εκφράσεις, μπορούν να γράφονται με τη μορφή «ελάχιστο ύψος /σχετικό ύψος καθόδου«και να συντομεύονται ως «MDA/H».

Νύχτα. Οι ώρες μεταξύ του τέλους του πολιτικού λυκόφωτος και της αρχής του πολιτικού λυκαυγούς ή οποιαδήποτε άλλη τέτοια περίοδος μεταξύ δύσης και της ανατολής, όπως μπορεί να καθορισθεί από την αρμόδια αρχή.

Σημείωση. - Το πολιτικό λυκόφως τελειώνει το βράδυ όταν το κέντρο του ηλιακού δίσκου είναι 6 μοίρες κάτω από τον ορίζοντα και ξεκινά το πρωί όταν το κέντρο του ηλιακού δίσκου είναι 6 μοίρες κάτω από τον ορίζοντα.

Ύψος ελεύθερης διέλευσης εμποδίων (OCA) ή σχετικό ύψος ελεύθερης διέλευσης εμποδίων (OCH). Το χαμηλότερο ύψος ή το χαμηλότερο σχετικό ύψος πάνω από το υψόμετρο του σχετικού κατωφλίου του διαδρόμου ή του υψομέτρου του αεροδρομίου όπως εφαρμόζεται, που χρησιμοποιείται κατά τη συμμόρφωση με τα κατάλληλα κριτήρια ελεύθερης διέλευσης εμποδίων. Σημείωση 1. - Το ύψος ελεύθερης διέλευσης εμποδίων αναφέρεται στο μέσο επίπεδο της θάλασσας και το σχετικό ύψος ελεύθερης διέλευσης εμποδίων αναφέρεται στο υψόμετρο του κατωφλίου ή στην περίπτωση προσεγγίσεων μη ακριβείας στο υψόμετρο του αεροδρομίου ή στο υψόμετρο του κατωφλίου εάν αυτό είναι μεγαλύτερο από 2 m (7 ft) κάτω από το υψόμετρο του αεροδρομίου. Ένα σχετικό ύψος ελεύθερης διέλευσης εμποδίων για την κυκλική προσέγγιση αναφέρεται στο υψόμετρο του αεροδρομίου.

Σημείωση 2. - Για ευκολία εκεί που χρησιμοποιούνται και οι δύο εκφράσεις, μπορούν να γράφονται με τη μορφή «ύψος /σχετικό ύψος ελεύθερης διέλευσης εμποδίων«και να συντομεύονται σαν «OCA/H».

Κυβερνήτης. Ο χειριστής ο οποίος ορίζεται από τον αερομεταφορέα, ή, στην περίπτωση της γενικής αεροπορίας, ο ιδιοκτήτης, που το πετάει και είναι υπεύθυνος για την ασφαλή διεξαγωγή της πτήσης.

Ψυχοδιεγερτικές ουσίες. Αλκοόλ, ναρκωτικά, κάνναβη, ηρεμιστικά και υπνωτικά φάρμακα, κοκαΐνη, άλλα ψυχοδιεγερτικά, παραισθησιογόνα και διαλυτικά εξόχως πτητικά, ενώ εξαιρούνται ο καφές και ο καπνός.

Επισκευή. Η επαναφορά αεροναυτικού προϊόντος σε πτητικά ικανή κατάσταση για να εξασφαλίζεται ότι το αεροσκάφος συνεχίζει να συμμορφώνεται με τις απόψεις σχεδίασης των καταλλήλων απαιτήσεων πτητικής ικανότητας που χρησιμοποιούνται για την έκδοση του πιστοποιητικού τύπου για τον αντίστοιχο τύπο αεροσκάφους, εφόσον έχει καταστραφεί ή υποστεί φθορά.

Απαιτούμενες επιδόσεις πλοήγησης (RNP). Μια δήλωση για τις επιδόσεις πλοήγησης , που είναι απαραίτητες για την πτητική λειτουργία μέσα σε καθορισμένο εναέριο χώρο.

Σημείωση. - Οι επιδόσεις πλοήγησης και οι απαιτήσεις καθορίζονται για ένα συγκεκριμένο τύπο RNP και/ή εφαρμογή

Τύπος RNP. Μια τιμή απόκλισης η οποία εκφράζεται σαν απόσταση σε ναυτικά μίλια από την προβλεπόμενη θέση μέσα στην οποία πρέπει να πραγματοποιηθεί τουλάχιστον το 95 τοις εκατό του συνολικού χρόνου πτήσης.

Παράδειγμα. - Το RNP 4 αντιπροσωπεύει μια ακρίβεια πλοήγησης με απόκλιση (+,-) 7.4 km (4 NM) κατά το 95 τοις εκατό του χρόνου πτήσης.

Ορατή απόσταση διαδρόμου (RVR). Η απόσταση πάνω στην οποία ο χειριστής ενός αεροσκάφους στην κεντρική γραμμή του διαδρόμου μπορεί να δει τις σημάνσεις επιφάνειας του διαδρόμου ή τα φώτα τα οποία διαγράφουν το διάδρομο ή προσδιορίζουν την κεντρική του γραμμή.

Κράτος Νηολόγησης. Το κράτος στο οποίο έχει νηολογηθεί το αεροσκάφος.

Σημείωση. - Στην περίπτωση της νηολόγησης αεροσκάφους μιας διεθνούς εταιρίας εκτός εθνικής βάσης, τα Κράτη τα οποία αποτελούν την εταιρία είναι από κοινού και αυστηρά δεσμευμένα να αναλαμβάνουν τις υποχρεώσεις οι οποίες, σύμφωνα με τη Σύμβαση του Σικάγου, αποδίδονται στο Κράτος Νηολόγησης. Δείτε, από αυτή την άποψη, την Απόφαση του Συμβουλίου της 14ης Δεκεμβρίου 1967, για την Εθνικότητα και τη Νηολόγηση Αεροσκάφους που το εκμεταλλεύονται Διεθνείς Εταιρίες οι οποίες μπορούν να βρεθούν στο Υλικό Καθοδήγησης στον Οικονομικό Κανονισμό των Διεθνών Εναερίων Μεταφορών (Έγγραφο 8722).

Μετεωρολογικές συνθήκες για πτήσεις εξ όψεως (VMC). Οι μετεωρολογικές συνθήκες οι οποίες εκφράζονται σαν ορατότητα, απόσταση από τα νέφη και την οροφή τους (όπως καθορίζονται στο Παράρτημα 2), ίδιες ή καλύτερες από τα καθορισμένα ελάχιστα.

Σημείωση.- Τα καθορισμένα ελάχιστα περιέχονται στο Κεφάλαιο 4 του Παραρτήματος 2 .

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2
ΕΦΑΡΜΟΓΗ

Τα Πρότυπα και οι Συνιστώμενες Πρακτικές στο Παράρτημα 6, Μέρος ΙΙ εφαρμόζονται στις διεθνείς μεταφορές με αεροπλάνα της γενικής αεροπορίας.

Σημείωση 1.- Τα Πρότυπα και οι Συνιστώμενες Πρακτικές που εφαρμόζονται στην πτητική λειτουργία αεροπλάνων από μεταφορείς οι οποίοι είναι εξουσιοδοτημένοι να πραγματοποιούν διεθνείς εμπορικές αεροπορικές μεταφορές πρέπει να βρίσκονται στο Παράρτημα 6, Μέρος Ι.

Σημείωση 2.- Τα Πρότυπα και οι Συνιστώμενες Πρακτικές που εφαρμόζονται στις διεθνείς εμπορικές αεροπορικές μεταφορές ή στις διεθνείς μεταφορές με ελικόπτερα της γενικής αεροπορίας πρέπει να βρίσκονται στο Παράρτημα 6, Μέρος ΙΙΙ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3
ΓΕΝΙΚΑ

Σημείωση 1. - Παρόλο που η Σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία κατανέμει στο Κράτος Νηολόγησης ορισμένες λειτουργίες τις οποίες αυτό το Κράτος πρέπει να εκπληρώσει, ή οφείλει να εκπληρώσει, ανάλογα με την περίπτωση, η Συνεδρίαση αναγνώρισε, στην Απόφαση Α23-13, ότι το Κράτος Νηολόγησης μπορεί να αδυνατεί να εκπληρώσει τις ευθύνες του ικανοποιητικά σε περιπτώσεις όπου τα αεροσκάφη εκμισθώνονται, ενοικιάζονται, ή ανταλλάσσονται - ειδικότερα χωρίς πλήρωμα - από έναν αερομεταφορέα ενός άλλου Κράτους και ότι η Σύμβαση μπορεί να μην καθορίζει επαρκώς τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του Κράτους του αερομεταφορέα σε τέτοιες περιπτώσεις, μέχρι τη χρονική στιγμή που το Άρθρο 83δις της Σύμβασης τεθεί σε ισχύ. Αντίστοιχα, το Συμβούλιο υποστήριξε ότι εάν, στις προαναφερθείσες περιπτώσεις, το Κράτος Νηολόγησης αδυνατεί να εκπληρώσει ικανοποιητικά τις λειτουργίες που του έχουν δοθεί από τη Σύμβαση, μπορεί να αναθέτει στο Κράτος του αερομεταφορέα την ανωτέρω αρμοδιότητα, υπό τον όρο ότι το Κράτος αυτό αποδέχεται τις λειτουργίες του Κράτους Νηολόγησης οι οποίες μπορούν να εκπληρωθούν ικανοποιητικότερα από το Κράτος του αερομεταφορέα. Έγινε κατανοητό ότι επειδή εκκρεμεί η θέση σε ισχύ του Άρθρου 83δις της Σύμβασης, η προηγούμενη ενέργεια θα ήταν μόνο ένα θέμα πρακτικής διευκόλυνσης και δεν θα επηρέαζε ούτε τις διατάξεις της Σύμβασης του Σικάγο, καθορίζοντας τα καθήκοντα του Κράτους Νηολόγησης ούτε οποιουδήποτε τρίτου Κράτους. Ωστόσο, επειδή το Άρθρο 83δις της Σύμβασης τέθηκε σε ισχύ στις 20 Ιουνίου 1997, τέτοιες συμφωνίες μεταφοράς θα ισχύουν, όσον αφορά τα Συμβαλλόμενα Κράτη τα οποία έχουν επικυρώσει το σχετικό Πρωτόκολλο (Έγγραφο 9318), εφόσον πληρούν τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο Άρθρο 83.

Σημείωση 2. - Στην περίπτωση διεθνών πτητικών λειτουργιών που πραγματοποιούνται από κοινού με αεροπλάνα τα οποία δεν είναι όλα νηολογημένα στο ίδιο Συμβαλλόμενο Κράτος, τίποτα σε αυτό το Μέρος δεν εμποδίζει τα ενδιαφερόμενα Κράτη να συμφωνήσουν στην κοινή εκτέλεση των λειτουργιών που έχει το Κράτος Νηολόγησης σύμφωνα με τις διατάξεις των σχετικών Παραρτημάτων.

3.1 Ο κυβερνήτης πρέπει να συμμορφώνεται με τους σχετικούς νόμους, τις διατάξεις και τις διαδικασίες των Κρατών στα οποία πετάει το αεροπλάνο.

Σημείωση 1. - Μπορεί να απαιτείται από το Κράτος Νηολόγησης συμμόρφωση με περισσότερο περιοριστικά μέτρα, όχι σε παράβαση των διατάξεων του 3.1.

Σημείωση 2. - Οι κανόνες οι οποίοι καλύπτουν πτήση πάνω από πελάγη περιέχονται στο Παράρτημα 2.

3.2 Ο κυβερνήτης πρέπει να είναι υπεύθυνος για την ασφάλεια όλων των μελών του πληρώματος,, των επιβατών και του φορτίου που βρίσκονται στο αεροπλάνο όταν οι πόρτες είναι κλειστές.. Ο κυβερνήτης πρέπει να είναι επίσης υπεύθυνος για την πτητική λειτουργία και την ασφάλεια του αεροπλάνου από τη στιγμή που το αεροπλάνο είναι έτοιμο να κινηθεί με σκοπό την απογείωση μέχρι τη στιγμή που επιστρέφει στο τέλος της πτήσης και ο(οι) κινητήρας(ες) που χρησιμοποιείται(ούνται) σαν βασικές προωθητικές μονάδες σβήσει(ουν).

3.3 Εάν μια κατάσταση επείγουσας ανάγκης η οποία θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια του αεροπλάνου ή των ατόμων απαιτεί τη λήψη μέτρου το οποίο συνεπάγεται την παραβίαση των τοπικών κανονισμών ή διαδικασιών, ο κυβερνήτης πρέπει να ειδοποιήσει την αρμόδια τοπική αρχή χωρίς καθυστέρηση. Εάν απαιτείται από το Κράτος στο οποίο γίνεται το συμβάν, ο κυβερνήτης πρέπει να υποβάλλει αναφορά για οποιαδήποτε τέτοια παραβίαση στην αρμόδια αρχή αυτού του Κράτους. Στην περίπτωση αυτή, ο κυβερνήτης πρέπει επίσης να υποβάλλει αντίγραφο αυτής στο Κράτος Νηολόγησης. Τέτοιες αναφορές πρέπει να υποβάλλονται το συντομότερο δυνατό και κανονικά μέσα σε δέκα μέρες.

3.4 Ο κυβερνήτης πρέπει να είναι υπεύθυνος για τη γνωστοποίηση στην πλησιέστερη αρμόδια αρχή, με τα πιο γρήγορα διαθέσιμα μέσα, οποιουδήποτε ατυχήματος του αεροπλάνου που έχει σαν αποτέλεσμα σοβαρό τραυματισμό ή θάνατο οποιουδήποτε ατόμου ή σημαντική ζημιά στο αεροπλάνο ή στην περιουσία.

Σημείωση. - Ορισμός του όρου «σοβαρός τραυματισμός «περιέχεται στο Παράρτημα 13 και επεξήγηση του όρου «σημαντική ζημιά «δίνεται στο Εγχειρίδιο Αναφοράς Ατυχήματος/Συμβάντος (ADREP Manual) (Έγγραφο 9156).

3.5 Σύσταση. - Ο κυβερνήτης πρέπει να έχει διαθέσιμες στο αεροπλάνο απαραίτητες πληροφορίες που αφορούν τις υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης στις περιοχές πάνω από τις οποίες πρόκειται να πετάξει το αεροπλάνο.

3.6 Επικίνδυνα εμπορεύματα.

Σημείωση 1. - Διατάξεις για τη μεταφορά των επικίνδυνων εμπορευμάτων περιέχονται στο Παράρτημα 18.

Σημείωση 2. - Το Άρθρο 35 της Σύμβασης αναφέρεται σε περιορισμούς ορισμένων κατηγοριών εμπορευμάτων.

3.7 Χρήση ψυχοδιεγερτικών ουσιών.

Σημείωση. - Διατάξεις που αφορούν τη χρήση ψυχοδιεγερτικών ουσιών περιέχονται στο Παράρτημα 1, 1.2.7 και στο Παράρτημα 2, 2.5.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4
ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑΣ ΠΤΉΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΠΤΗΣΗ

4.1 Καταλληλότητα των εγκαταστάσεων λειτουργίας

Ο κυβερνήτης δεν πρέπει να ξεκινάει μία πτήση παρά μόνο αν έχει βεβαιωθεί με κάθε διαθέσιμο εύλογο μέσον ότι οι περιοχές στο έδαφος και/ή στο νερό και οι διαθέσιμες εγκαταστάσεις και άμεσα απαιτούμενες για τέτοια πτήση και για την ασφαλή πτητική λειτουργία του αεροπλάνου είναι επαρκείς, συμπεριλαμβανομένων και των διευκολύνσεων επικοινωνίας και των βοηθημάτων ναυτιλίας.

Σημείωση.- «Εύλογο μέσον«σ' αυτό το Πρότυπο σημαίνει τη χρήση, στο σημείο αναχώρησης, πληροφοριών διαθεσίμων στον κυβερνήτη είτε διαμέσου επισήμων πληροφοριών που δημοσιεύονται από τις υπηρεσίες αεροναυτικών πληροφοριών είτε αμέσως λαμβανομένων από άλλες πηγές.

4.2 Ελάχιστα λειτουργίας αεροδρομίου

Ο κυβερνήτης δεν πρέπει να πηγαίνει σ' ένα αεροδρόμιο ή να φεύγει από αυτό, χρησιμοποιώντας ελάχιστα λειτουργίας χαμηλότερα από εκείνα, τα οποία μπορούν να καθιερώνονται γι' αυτό το αεροδρόμιο από το Κράτος στο

οποίο βρίσκεται, παρά μόνο με ειδική έγκριση από εκείνο το Κράτος.

Σημείωση.- Είναι η πρακτική μερικών Κρατών να δηλώνουν, για λόγους σχεδίασης πτήσης, υψηλότερα ελάχιστα για ένα αεροδρόμιο όταν αυτό προτείνεται σαν εναλλαγής, από ότι για το ίδιο αεροδρόμιο, όταν σχεδιάζεται σαν εκείνο της προτιθέμενης προσγείωσης.

4.3 Ενημέρωση

4.3.1 Ο κυβερνήτης πρέπει να διασφαλίζει ότι τα μέλη του πληρώματος και οι επιβάτες είναι γνώστες, μετά από προφορική ενημέρωση ή από άλλα μέσα, της τοποθεσίας και της χρήσης:

α) των ζωνών ασφαλείας, και

β) των εξόδων κινδύνου,

γ) των σωσιβίων,

δ) του εξοπλισμού παροχής οξυγόνου, και

ε) άλλου εξοπλισμού επείγουσας ανάγκης ο οποίος παρέχεται για ατομική χρήση, συμπεριλαμβανομένων και των καρτών ενημέρωσης επιβατών για επείγουσα ανάγκη.

4.3.2 Ο κυβερνήτης πρέπει να διασφαλίζει ότι όλα τα άτομα στο αεροπλάνο γνωρίζουν τη θέση και το γενικό τρόπο χρήσης του βασικού εξοπλισμού επείγουσας ανάγκης ο οποίος μεταφέρεται για ομαδική χρήση.

4.4 Πτητική ικανότητα αεροπλάνου και προφυλάξεις ασφαλείας

4.4.1 Μία πτήση ξεκινάει όταν ο κυβερνήτης πεισθεί ότι:

α) το αεροπλάνο είναι πτητικά ικανό, δεόντως νηολογημένο και ότι τα κατάλληλα πιστοποιητικά σχετικά μ' αυτό βρίσκονται στο αεροπλάνο,

β) τα όργανα και ο εξοπλισμός που έχουν εγκατασταθεί στο αεροπλάνο είναι τα κατάλληλα, λαμβάνοντας υπόψη τις αναμενόμενες συνθήκες πτήσης,

γ) οποιαδήποτε απαραίτητη συντήρηση έχει γίνει σύμφωνα με το Κεφάλαιο 8,

δ) η μάζα του αεροπλάνου και η θέση του κέντρου βάρους είναι τέτοιες ώστε η πτήση να μπορεί να πραγματοποιηθεί με ασφάλεια, λαμβάνοντας υπόψη τις αναμενόμενες συνθήκες πτήσης,

ε) οποιοδήποτε μεταφερόμενο φορτίο είναι σωστά κατανεμημένο και ασφαλισμένο, και

ζ) δεν πρέπει να γίνεται υπέρβαση των περιορισμών πτητικής λειτουργίας του αεροπλάνου, οι οποίοι περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο πτήσης ή στο ισοδύναμό του.

4.4.2 Σύσταση.- Ο κυβερνήτης πρέπει να έχει επαρκείς πληροφορίες για τις επιδόσεις ανόδου με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία προκειμένου να μπορέσει να καθορισθεί ο βαθμός ανόδου ο οποίος μπορεί να επιτευχθεί κατά τη φάση της αναχώρησης για τις υπάρχουσες συνθήκες απογείωσης και την επιθυμητή τεχνική απογείωσης.

4.5 Δελτία καιρού και προγνώσεις

Πριν από την έναρξη μιας πτήσης ο κυβερνήτης πρέπει να είναι γνώστης όλων των διαθεσίμων μετεωρολογικών πληροφοριών των καταλλήλων για την επιθυμητή πτήση. Η προετοιμασία για μία πτήση μακριά από τη γειτνιάζουσα περιοχή του τόπου αναχώρησης, και για κάθε πτήση με κανόνες πτήσης δι' οργάνων, πρέπει να περιλαμβάνει: 1) μία μελέτη των πρόσφατων διαθεσίμων δελτίων καιρού και προγνώσεων, και 2) το σχεδιασμό εναλλακτικών ενεργειών για την περίπτωση που η πτήση δεν μπορεί να ολοκληρωθεί όπως έχει σχεδιασθεί λόγω καιρικών συνθηκών.

Σημείωση.- Οι απαιτήσεις για σχέδια πτήσης περιλαμβάνονται στο Παράρτημα 2 -Κανόνες Αέρα και Διαδικασίες για Υπηρεσίες Αεροναυτιλίας -Κανόνες Αέρα και Υπηρεσίες Εναέριας Κυκλοφορίας (PANS-RAC. Έγγραφο 4444).

4.6 Περιορισμοί που επιβάλλονται λόγω καιρικών συνθηκών

4.6.1 Πτήση σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης εξ όψεως

Η πτήση, εκτός από καθαρά τοπικές πτήσεις σε μετεωρολογικές συνθήκες εξ όψεως, που πρέπει να διεξάγεται σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης εξ όψεως, δεν πρέπει να ξεκινά παρά μόνο εάν υπάρχουν διαθέσιμα πρόσφατα μετεωρολογικά δελτία, ή ένας συνδυασμός από πρόσφατα δελτία και προγνώσεις, που δείχνουν ότι οι μετεωρολογικές συνθήκες κατά μήκος της διαδρομής, ή μέρος της διαδρομής της πτήσης με βάση τους κανόνες πτήσης εξ όψεως, είναι τέτοιες, την κατάλληλη στιγμή, που να συμβαδίζουν με αυτούς τους κανόνες.

4.6.2 Πτήση σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα

4.6.2.1 Όταν απαιτείται αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού. Μια πτήση που πρέπει να διεξάγεται σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα δεν πρέπει να ξεκινά παρά μόνο εάν οι διαθέσιμες πληροφορίες δείχνουν ότι οι συνθήκες, στο αεροδρόμιο που πρόκειται να γίνει η προσγείωση και τουλάχιστον σ' ένα εναλλαγής θα είναι, κατά τον υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης, στα ελάχιστα λειτουργίας αεροδρομίου ή πάνω από αυτά.

4.6.2.2 Όταν δεν απαιτείται αεροδρόμιο εναλλαγής. Μια πτήση που πρέπει να διεξάγεται σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα σε ένα αεροδρόμιο όταν δεν απαιτείται αεροδρόμιο εναλλαγής, δεν θα ξεκινά παρά μόνο εάν:

α) καθορίζεται μια τυποποιημένη διαδικασία προσέγγισης με όργανα για το αεροδρόμιο επιθυμητής προσγείωσης, και

β) διαθέσιμες πρόσφατες μετεωρολογικές πληροφορίες δείχνουν ότι οι ακόλουθες μετεωρολογικές συνθήκες θα υπάρχουν από δύο ώρες πριν μέχρι δύο ώρες μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης.

1. μια βάση νεφών τουλάχιστον 300 m (1000ft) πάνω από το ελάχιστο το οποίο έχει σχέση με τη διαδικασία προσέγγισης με όργανα, και

2. ορατότητα τουλάχιστον 5.5km ή 4km πάνω από το ελάχιστο το οποίο έχει σχέση με τη διαδικασία.

4.6.3 Ελάχιστα λειτουργίας αεροδρομίου

4.6.3.1 Μια πτήση δεν πρέπει να συνεχίζεται προς το αεροδρόμιο της επιθυμητής προσγείωσης παρά μόνο εάν οι τελευταίες διαθέσιμες μετεωρολογικές πληροφορίες δείχνουν ότι οι συνθήκες σε εκείνο το αεροδρόμιο, ή τουλάχιστον σε ένα αεροδρόμιο εναλλαγής, θα είναι ,την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης, στα καθορισμένα ελάχιστα λειτουργίας αεροδρομίου ή πάνω από αυτά.

4.6.3.2 Μία προσέγγιση με όργανα δεν πρέπει να συνεχίζεται πέραν του σημείου αναγνώρισης του εξωτερικού

σημαντήρα σε περίπτωση προσέγγισης ακριβείας ή κάτω από 300 m (1000 ft) πάνω από το αεροδρόμιο σε περίπτωση προσέγγισης μη ακριβείας, παρά μόνο εάν η αναφερόμενη ορατότητα ή η ορατή απόσταση διαδρόμου είναι πάνω από το καθορισμένο ελάχιστο.

4.6.3.3 Εάν, μετά τη διέλευση του σημείου αναγνώρισης του εξωτερικού σημαντήρα, σε περίπτωση προσέγγισης ακριβείας ή μετά την κάθοδο κάτω από τα 300 m (1000 ft) πάνω από το αεροδρόμιο σε περίπτωση προσέγγισης μη ακριβείας, η αναφερόμενη ορατότητα ή η ελεγχόμενη ορατή απόσταση διαδρόμου μειώνεται κάτω από το καθορισμένο ελάχιστο, η προσέγγιση μπορεί να συνεχιστεί στο DA/H ή στο MDA/H. Σε οποιαδήποτε περίπτωση, ένα αεροπλάνο δεν πρέπει να συνεχίζει την προσέγγισή του για προσγείωση πέραν ενός σημείου στο οποίο θα παραβιαζόντουσαν τα όρια των ελαχίστων λειτουργίας αεροδρομίου.

Σημείωση .- Ελεγχόμενη ορατή απόσταση διαδρόμου σημαίνει τις αναφερόμενες τιμές μιας ή περισσοτέρων θέσεων αναφοράς ορατής απόστασης διαδρόμου (ζώνη επαφής τροχών στο διάδρομο, μέσο σημείο και τέλος) που χρησιμοποιούνται για να προσδιορίζεται εάν πληρούνται ή όχι τα ελάχιστα λειτουργίας αεροδρομίου. Όπου χρησιμοποιείται ορατή απόσταση διαδρόμου, η ελεγχόμενη ορατή απόσταση διαδρόμου είναι η ορατή απόσταση διαδρόμου για τη ζώνη επαφής τροχών στο έδαφος, εκτός εάν καθορίζεται διαφορετικά με τα κριτήρια του Κράτους.

4.6.4 Πτήση σε συνθήκες παγοποίησης

Μια πτήση που πρόκειται να γίνει σε γνωστές ή αναμενόμενες συνθήκες παγοποίησης δεν πρέπει να ξεκινήσει παρά μόνο εάν το αεροπλάνο είναι πιστοποιημένο και εξοπλισμένο για να αντιμετωπίζει τέτοιες καταστάσεις.

4.7 Αεροδρόμια εναλλαγής προορισμού

Για πτήση η οποία πρέπει να διεξαχθεί σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα, τουλάχιστον ένα αεροδρόμιο εναλλαγής πρέπει να επιλεγεί και να καθοριστεί στο σχέδιο πτήσης, εκτός εάν:

α) η διάρκεια της πτήσης και οι μετεωρολογικές συνθήκες που επικρατούν είναι τέτοιες ώστε υπάρχει μια λογική βεβαιότητα ότι, κατά τον υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης στο αεροδρόμιο της επιθυμητής προσγείωσης, και για μια λογική περίοδο πριν και μετά από τέτοιο χρόνο, η προσέγγιση και η προσγείωση μπορούν να γίνουν κάτω από μετεωρολογικές συνθήκες εξ όψεως, ή

β) το αεροδρόμιο της επιθυμητής προσγείωσης είναι απομονωμένο και δεν υπάρχει κατάλληλο αεροδρόμιο εναλλαγής.

4.8 Εφοδιασμός καυσίμων και λιπαντικών

4.8.1 Μια πτήση δεν πρέπει να ξεκινά παρά μόνο εάν, λαμβάνοντας υπόψη τις μετεωρολογικές συνθήκες και οποιεσδήποτε καθυστερήσεις οι οποίες αναμένονται στην πτήση, το αεροπλάνο φέρει αρκετά καύσιμα και λιπαντικά για να διασφαλίζεται ότι μπορεί να ολοκληρώσει με ασφάλεια την πτήση και, εάν είναι δυνατόν, να πληρούνται οι ακόλουθες ειδικές διατάξεις:

4.8.1.1 Πτήση σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα. Τουλάχιστον αρκετά καύσιμα και λιπαντικά πρέπει να φέρονται για να επιτρέπουν στο αεροπλάνο:

α) όταν, σύμφωνα με την εξαίρεση που περιέχεται στο 4.6.2.2, δεν απαιτείται ένα αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού, για να πετάξει στο αεροδρόμιο για το οποίο έχει σχεδιαστεί η πτήση και για μία μετέπειτα περίοδο 45 λεπτών, ή

β) όταν απαιτείται ένα αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού, να πετάξει στο αεροδρόμιο για το οποίο έχει σχεδιαστεί η πτήση, από εκεί σε ένα αεροδρόμιο εναλλαγής, και για μια μετέπειτα περίοδο 45 λεπτών.

Σημείωση. - Τίποτα στο 4.8 δεν εμποδίζει την τροποποίηση ενός σχεδίου πτήσης κατά τη διάρκεια της πτήσης με σκοπό να σχεδιαστεί ξανά η πτήση για ένα άλλο αεροδρόμιο, με την προϋπόθεση ότι μπορούν να πληρούνται οι απαιτήσεις του 4.8 από το σημείο που έχει σχεδιαστεί ξανά η πτήση.

4.9 Παροχή Οξυγόνου

Ο κυβερνήτης πρέπει να εξασφαλίζει ότι είναι διαθέσιμο οξυγόνο στα μέλη του πληρώματος και στους επιβάτες σε επαρκείς ποσότητες για όλες τις πτήσεις σε τέτοια ύψη όπου μπορεί να υπάρξει έλλειψη οξυγόνου λόγω εξασθένησης των δυνάμεων των μελών του πληρώματος ή να επηρεάσει επιζήμια τους επιβάτες.

Σημείωση - Οδηγίες για τη μεταφορά και τη χρήση οξυγόνου δίνονται στο Προσάρτημα Β

4.10 Χρήση οξυγόνου

Όλα τα μέλη του πληρώματος, όταν εμπλέκονται στην εκτέλεση ουσιαστικών καθηκόντων για την ασφαλή λειτουργία ενός αεροπλάνου κατά τη διάρκεια της πτήσης, πρέπει να χρησιμοποιούν συνέχεια οξυγόνο οποτεδήποτε επικρατούν οι περιστάσεις για τις οποίες έχει απαιτηθεί η παροχή του σύμφωνα με το 4.9.

4.11 Οδηγίες έκτακτης ανάγκης κατά τη διάρκεια της πτήσης

Σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης κατά τη διάρκεια της πτήσης, ο κυβερνήτης πρέπει να εξασφαλίζει ότι σε όλα τα άτομα που βρίσκονται στο αεροπλάνο έχουν δοθεί οδηγίες για μία τέτοια έκτακτη ανάγκη όποτε το απαιτούν οι περιστάσεις.

4.12 Αναφορές καιρού από χειριστές

Σύσταση.- Όταν συναντώνται καιρικές συνθήκες που πιθανόν να επηρεάσουν την ασφάλεια άλλων αεροσκαφών, πρέπει να αναφέρονται το συντομότερο δυνατό.

4.13 Επικίνδυνες συνθήκες πτήσης

Σύσταση.- Επικίνδυνες συνθήκες πτήσης, εκτός από αυτές που έχουν σχέση με μετεωρολοκές συνθήκες, που συναντώνται στη διαδρομή πρέπει να αναφέρονται το συντομότερο δυνατό. Οι αναφορές που δίνονται μ’ αυτό τον τρόπο πρέπει να δίνουν τέτοιες λεπτομέρειες οι οποίες μπορεί να είναι σχετικές με την ασφάλεια άλλων αεροσκαφών.

4.14 Φυσική κατάσταση των μελών του πληρώματος πτήσης

Ο κυβερνήτης πρέπει να είναι υπεύθυνος για να εξασφαλίζει ότι μία πτήση:

α) δεν πρέπει να ξεκινά αν οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος πτήσης είναι ανίκανο να εκτελέσει τα καθήκοντά του για οποιαδήποτε αιτία όπως τραυματισμός, αδιαθεσία, κόπωση, τα αποτελέσματα του αλκοόλ ή των φαρμάκων, και

β) δεν πρέπει να συνεχίζεται πέραν του πλησιέστερου κατάλληλου αεροδρομίου όταν η ικανότητα των μελών του πληρώματος πτήσης για την εκτέλεση καθηκόντων είναι σημαντικά μειωμένη λόγω εξασθένησης των δυνάμεων από αιτίες τέτοιες όπως κόπωση, αδιαθεσία, έλλειψη οξυγόνου.

4.15 Μέλη πληρώματος πτήσης στις θέσεις τους

4.15.1 Απογείωση και προσγείωση

Όλα τα μέλη του πληρώματος πτήσης που απαιτείται να είναι σε υπηρεσία στο θάλαμο διακυβέρνησης πρέπει να είναι στις θέσεις τους.

4.15.2 Εν πτήσει

Όλα τα μέλη του πληρώματος πτήσης που απαιτείται να είναι σε υπηρεσία στο θάλαμο διακυβέρνησης πρέπει να παραμένουν στις θέσεις τους εκτός αν η απουσία τους είναι απαραίτητη για την εκτέλεση καθηκόντων σε σχέση με τη λειτουργία του αεροπλάνου ή για φυσικές ανάγκες.

4.15.3 Ζώνες ασφαλείας

Όλα τα μέλη του πληρώματος πτήσης πρέπει να έχουν τις ζώνες ασφαλείας τους δεμένες όταν είναι στις θέσεις τους.

4.15.4 Ιμάντες ώμου

Σύσταση.- Όταν προβλέπονται ιμάντες ώμου, οποιοδήποτε μέλος πληρώματος πτήσης που βρίσκεται στη θέση χειριστή πρέπει να έχει τους ιμάντες ώμου δεμένους κατά την απογείωση και την προσγείωση - όλα τα άλλα μέλη του πληρώματος πτήσης πρέπει να έχουν τους ιμάντες ώμου δεμένους κατά την απογείωση και την προσγείωση εκτός αν οι ιμάντες ώμου εμποδίζουν την εκτέλεση των καθηκόντων τους, όπου σ' αυτή την περίπτωση οι ιμάντες ώμου μπορούν να λύνονται αλλά η ζώνη ασφαλείας πρέπει να παραμένει δεμένη.

Σημείωση.- Ο ιμάντας ώμου περιλαμβάνει ιμάντα(ες) πρόσδεσης ώμου και μία ζώνη ασφαλείας η οποία μπορεί να χρησιμοποιείται ανεξάρτητα.

4.16 Διαδικασίες πτήσης με όργανα

4.16.1 Μία ή περισσότερες διαδικασίες προσέγγισης με όργανα, σχεδιασμένες σύμφωνα με την ταξινόμηση των λειτουργιών προσέγγισης και προσγείωσης με όργανα, πρέπει να εγκρίνονται και να τίθενται σε ισχύ από το Κράτος στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο που εξυπηρετεί κάθε διάδρομο με όργανα ή αεροδρόμιο που χρησιμοποιείται για πτήσεις με όργανα.

4.16.2 Όλα τα αεροπλάνα που πετάνε σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα πρέπει να συμμορφώνονται με τις διαδικασίες πτήσης με όργανα που είναι εγκεκριμένες από το Κράτος στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο.

Σημείωση 1.- Ορισμοί για την ταξινόμηση των λειτουργιών προσέγγισης και προσγείωσης με όργανα βρίσκονται στο Κεφάλαιο 1.

Σημείωση 2. - Διαδικασίες λειτουργίας που προτείνονται για την καθοδήγηση του προσωπικού πτητικής λειτουργίας το οποίο εμπλέκεται σε λειτουργίες πτήσης με όργανα περιγράφονται στο PANS-OPS (Έγγραφο 8168). Τόμος Ι.

Σημείωση 3. - Κριτήρια για τη σύνταξη των διαδικασιών πτήσης με όργανα για την καθοδήγηση των ειδικών στις διαδικασίες παρέχονται στο PANS-OPS (Έγγραφο 8168). Τόμος ΙΙ.

4.17 Οδηγίες - γενικά

Ένα αεροπλάνο δεν πρέπει να τροχοδρομεί στην περιοχή κίνησης ενός αεροδρομίου παρά μόνο εάν το άτομο που χειρίζεται τα χειριστήρια:

α) έχει πλήρη εξουσιοδότηση από τον ιδιοκτήτη ή στην περίπτωση που είναι μισθωμένο από τον εκμισθωτή ή από έναν διορισμένο πράκτορα,

β) είναι απόλυτα ικανό να τροχοδρομεί το αεροπλάνο

γ) έχει τα απαιτούμενα προσόντα για να χρησιμοποιεί το ραδιοτηλέφωνο εάν απαιτούνται ραδιοεπικοινωνίες, και

δ) έχει λάβει οδηγίες από ένα αρμόδιο άτομο σε σχέση με τη διάταξη του αεροδρομίου και, όπου έχει εφαρμογή, έχει λάβει πληροφορίες για διαδρομές, σήματα, σημάνσεις, φώτα, σήματα και οδηγίες ΕΕΚ, φρασεολογία και διαδικασίες και να είναι ικανό να συμμορφώνεται με τα λειτουργικά πρότυπα, τα οποία απαιτούνται για ασφαλή κίνηση του αεροπλάνου στο αεροδρόμιο.

4.18 Ανεφοδιασμός με επιβάτες στο αεροσκάφος

4.18.1 Σύσταση. - Ένα αεροπλάνο δεν πρέπει να ανεφοδιάζεται όταν οι επιβάτες επιβιβάζονται, είναι στο αεροσκάφος ή αποβιβάζονται εκτός εάν παρακολουθείται από τον κυβερνήτη ή κάποιο άλλο πρόσωπο με ανάλογα προσόντα το οποίο είναι έτοιμο να ξεκινήσει και να κατευθύνει μια εκκένωση του αεροπλάνου με τα πιο πρακτικά και γρήγορα μέσα που είναι διαθέσιμα.

4.18.2 Σύσταση. - Όταν γίνεται ανεφοδιασμός με επιβάτες που επιβιβάζονται, που είναι στο αεροσκάφος ή αποβιβάζονται, πρέπει να διατηρείται η αμφίδρομη επικοινωνία με το σύστημα ενδοεπικοινωνίας του αεροπλάνου ή άλλα κατάλληλα μέσα μεταξύ του πληρώματος εδάφους το οποίο επιβλέπει τον ανεφοδιασμό και του κυβερνήτη ή άλλου κατάλληλου προσωπικού που απαιτείται από το 4.18.1.

Σημείωση 1.- Οι διατάξεις του 4.18.1 δεν απαιτούν απαραίτητα την ανάπτυξη ολόκληρης της σκάλας του αεροπλάνου ή το άνοιγμα των εξόδων κινδύνου σαν προϋπόθεση ανεφοδιασμού.

Σημείωση 2.- Οι διατάξεις που αφορούν τον ανεφοδιασμό του αεροσκάφους περιέχονται στο Παράρτημα 14, Τόμος Ι και η καθοδήγηση στις πρακτικές ασφαλούς ανεφοδιασμού περιέχονται στο Εγχειρίδιο Υπηρεσιών Αεροδρομίου, Μέρη 1 και 8.

Σημείωση 3. - Πρόσθετες προφυλάξεις απαιτούνται όταν ο ανεφοδιασμός γίνεται με άλλα καύσιμα εκτός της αεροπορικής κηροζίνης ή όταν ο ανεφοδιασμός καταλήγει σ' ένα μείγμα από αεροπορική κηροζίνη με άλλα αεροπορικά καύσιμα αεροστροβίλων, ή όταν έχει χρησιμοποιηθεί μια ανοικτή γραμμή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5
ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ

5.1. Ένα αεροπλάνο πρέπει να πετάει:

α) σύμφωνα με τους όρους του πιστοποιητικού πτητικής ικανότητάς του ή ισοδύναμου εγκεκριμένου εγγράφου,

β) μέσα στους περιορισμούς πτητικής λειτουργίας που καθορίζονται από την πιστοποιούσα αρχή του Κράτους Νηολόγησης, και

γ) μέσα στους περιορισμούς μάζας που επιβάλλονται από τη συμμόρφωση με τα ισχύοντα Πρότυπα του πιστοποιητικού θορύβου στο Παράρτημα 16, Τόμος Ι, εκτός αν

επιτρέπεται διαφορετικά, σε εξαιρετικές περιστάσεις για ένα συγκεκριμένο αεροδρόμιο ή διάδρομο όπου δεν υπάρχει πρόβλημα διατάραξης λόγω θορύβου, από την αρμόδια αρχή του Κράτους στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο.

5.2 Μέσα στο αεροπλάνο πρέπει να υπάρχουν πινακίδες, πίνακες, σημάνσεις οργάνων ή συνδυασμοί αυτών, που να περιλαμβάνουν αυτούς τους περιορισμούς πτητικής λειτουργίας που καθορίζονται από την πιστοποιούσα αρχή του Κράτους Νηολόγησης για οπτική αναφορά.

Σημείωση.- Τα Πρότυπα του Παραρτήματος 8 - Πτητική Ικανότητα Αεροσκαφών, Μέρη IIIA και IIIB, έχουν εφαρμογή σε όλα τα αεροπλάνα πάνω από 5700 kg μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης τα οποία προορίζονται για τη μεταφορά επιβατών ή φορτίου ή ταχυδρομείου στη διεθνή αεροναυτιλία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6
ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ

Σημείωση. - Προδιαγραφές για την προμήθεια εξοπλισμού επικοινωνίας και πλοήγησης αεροπλάνου περιέχονται στο Κεφάλαιο 7.

6.1 Όλα τα αεροπλάνα σε όλες τις πτήσεις

6.1.1 Γενικά

Εκτός από τον ελάχιστο εξοπλισμό ο οποίος είναι απαραίτητος για την έκδοση ενός πιστοποιητικού πτητικής ικανότητας , τα όργανα, ο εξοπλισμός και τα έγγραφα πτήσης που καθορίζονται στις ακόλουθες παραγράφους πρέπει να εγκαθίστανται ή να μεταφέρονται, σαν απαραίτητα, στα αεροπλάνα, ανάλογα με το αεροπλάνο το οποίο χρησιμοποιείται και με τις περιστάσεις κάτω από τις οποίες πρέπει να γίνει η πτήση. Τα καθορισμένα όργανα και ο εξοπλισμός, συμπεριλαμβανόμενης και της εγκατάστασής τους, πρέπει να είναι εγκεκριμένα ή αποδεκτά από το Κράτος Νηολόγησης.

6.1.2 Όργανα

Ένα αεροπλάνο πρέπει να είναι εξοπλισμένο με όργανα τα οποία να δίνουν τη δυνατότητα στο πλήρωμα πτήσης να ελέγχει το ίχνος πτήσης του αεροπλάνου, να εκτελεί οποιοδήποτε διαδικαστικό ελιγμό και να παρατηρεί τους περιορισμούς πτητικής λειτουργίας του αεροπλάνου στις αναμενόμενες συνθήκες λειτουργίας.

6.1.3 Εξοπλισμός

6.1.3.1 Όλα τα αεροπλάνα σε όλες τις πτήσεις.

6.1.3.1.1 Όλα τα αεροπλάνα σε όλες τις πτήσεις πρέπει να είναι εξοπλισμένα με:

α) ένα προσιτό κουτί πρώτων βοηθειών

β) φορητούς πυροσβεστήρες τέτοιου τύπου, που όταν αδειάζουν , να μη προκαλούν επικίνδυνη μόλυνση του αέρα μέσα στο αεροπλάνο. Τουλάχιστον ένας πρέπει να είναι τοποθετημένος:

1. στο θάλαμο διακυβέρνησης, και

2. σε κάθε θάλαμο επιβατών ο οποίος είναι ξεχωριστός από το θάλαμο διακυβέρνησης και δεν είναι άμεσα προσιτός στον κυβερνήτη ή στο συγκυβερνήτη,

γ) 1. ένα κάθισμα ή θέση-κρεβάτι για κάθε άτομο πάνω από μια ηλικία η οποία θα καθορίζεται από το Κράτος Νηολόγησης, και

3. μια ζώνη ασφαλείας για κάθε κάθισμα και ζώνες συγκράτησης για κάθε θέση κρεβάτι,

δ. τα ακόλουθα εγχειρίδια, χάρτες και πληροφορίες:

1. το εγχειρίδιο πτήσης ή άλλα έγγραφα ή πληροφορίες που αφορούν οποιουσδήποτε περιορισμούς πτητικής λειτουργίας που καθορίζονται για το αεροπλάνο από την πιστοποιούσα αρχή του Κράτους Νηολόγησης, που απαιτούνται για την εφαρμογή του Κεφαλαίου 5.

2. πρόσφατοι και κατάλληλοι χάρτες για τη διαδρομή της προτεινόμενης πτήσης και όλες τις διαδρομές κατά μήκος των οποίων είναι λογικό να αναμένεται ότι η πτήση μπορεί να διαφοροποιηθεί.

3. διαδικασίες, όπως καθορίζονται στο Παράρτημα 2, για κυβερνήτες αναχαιτισθέντων αεροσκαφών, και

4. οπτικά σήματα για χρήση από αναχαιτίζοντα και αναχαιτιζόμενα αεροσκάφη, όπως περιέχονται στο Παράρτημα 2 και

ε) εφεδρικές ηλεκτρικές ασφάλειες κατάλληλης απόδοσης για αντικατάσταση αυτών που είναι προσιτές κατά την πτήση.

6.1.3.1.2 Σύσταση. - Όλα τα αεροπλάνα σε όλες τις πτήσεις πρέπει να είναι εξοπλισμένα με κώδικες σημάτων εδάφους-αέρα με σκοπό την έρευνα και τη διάσωση.

6.1.3.1.3 Σύσταση. - Όλα τα αεροπλάνα σε όλες τις πτήσεις πρέπει να είναι εξοπλισμένα με ιμάντες ώμου για κάθε κάθισμα μέλους πληρώματος πτήσης.

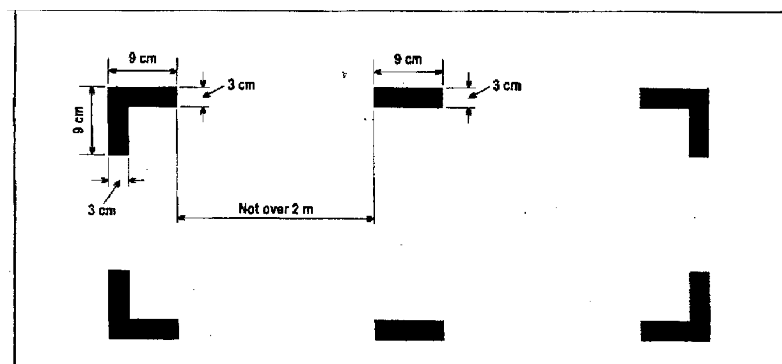
Σημείωση. - Οι ιμάντες ώμου περιλαμβάνουν ιμάντα(ες) και ζώνη ασφαλείας που μπορούν να χρησιμοποιούνται ανεξάρτητα.

6.1.4 Σήμανση σημείων θραύσης ατράκτου

6.1.4.1 Εάν επισημαίνονται σ' ένα αεροπλάνο περιοχές της ατράκτου που είναι κατάλληλες για θραύση από τα μέλη διάσωσης σε μια επείγουσα κατάσταση, τέτοιες περιοχές πρέπει να έχουν σήμανση όπως επιδεικνύεται παρακάτω (βλέπε το ακόλουθο σχέδιο). Το χρώμα των σημάνσεων πρέπει να είναι κόκκινο ή κίτρινο, και εάν είναι απαραίτητο πρέπει να υπάρχει περίγραμμα σε άσπρο για να κάνει αντίθεση με το περιβάλλον.

6.1.4.2 Εάν οι σημάνσεις στις γωνίες είναι περισσότερο από 2 m χωριστά, οι ενδιάμεσες γραμμές 9 cm x 3 cm πρέπει να παρεμβάλλονται έτσι ώστε να μην υπάρχουν περισσότερα από 2 m μεταξύ των πλαϊνών σημάνσεων.

Σημείωση. - Αυτό το Πρότυπο δεν απαιτεί οποιοδήποτε αεροπλάνο να έχει περιοχές θραύσης ατράκτου.



6.2 Όλα τα αεροπλάνα που πετάνε εξ όψεως (VFR)

6.2.1 ΄Όλα τα αεροπλάνα όταν πετάνε VFR πρέπει να είναι εξοπλισμένα με:

α) μαγνητική πυξίδα,

β) χρονόμετρο ακριβείας που να δείχνει το χρόνο σε ώρες, λεπτά και δευτερόλεπτα,

γ) ευαίσθητο υψόμετρο πίεσης,

δ) ενδείκτη ταχύτητας αέρα, και

ε) πρόσθετα όργανα ή εξοπλισμό όπως μπορεί να καθορίζονται από την αρμόδια αρχή.

6.2.2 Σύσταση.- Οι πτήσεις VFR οι οποίες διεξάγονται σαν ελεγχόμενες πτήσεις πρέπει να είναι εξοπλισμένες σύμφωνα με το 6.6.

6.3 Όλα τα αεροπλάνα σε πτήσεις πάνω από νερό

6.3.1 Υδροπλάνα

Όλα τα υδροπλάνα για όλες τις πτήσεις πρέπει να είναι εξοπλισμένα με:

α) ένα σωσίβιο ή ισότιμη ανεξάρτητη συσκευή επίπλευσης, για κάθε άτομο πάνω στο υδροπλάνο, αποθηκευμένο σε μία θέση άμεσα προσιτή από το κάθισμά του ή τη θέση-κρεβάτι,

β) εξοπλισμό για σήμανση των ηχητικών σημάτων που καθορίζονται στους Διεθνείς Κανονισμούς για Πρόληψη Συγκρούσεων στη Θάλασσα, όπου είναι εφαρμόσιμο,

γ) μία άγκυρα,

δ) μία άγκυρα θαλάσσης (επιβραδυντής), όταν είναι απαραίτητη για βοήθεια κατά τους ελιγμούς.

Σημείωση.- Ο όρος «Υδροπλάνα«περιλαμβάνει αμφίβια που λειτουργούν σαν υδροπλάνα.

6.3.2. Αεροπλάνα ξηράς

6.3.2.1 Μονοκινητήρια αεροπλάνα.

Σύσταση.- Όλα τα μονοκινητήρια αεροπλάνα ξηράς όταν πετάνε σε διαδρομή πάνω από νερό πέραν της απόστασης κατολίσθησης από την ακτή πρέπει να έχουν ένα σωσίβιο ή ισότιμη μεμονωμένη συσκευή επίπλευσης για κάθε άτομο πάνω στο αεροπλάνο αποθηκευμένα σε μία θέση εύκολα προσιτή από το κάθισμα ή τη θέση-κρεββάτι του ατόμου για χρήση από αυτό.

Σημείωση.- Ο όρος «αεροπλάνα ξηράς«περιλαμβάνει αμφίβια τα οποία λειτουργούν σαν αεροπλάνα ξηράς

6.3.3 Όλα τα αεροπλάνα σε πτήσεις μεγάλων αποστάσεων πάνω από νερό

Όλα τα αεροπλάνα όταν πετάνε σε πτήσεις μεγάλων αποστάσεων πάνω από νερό:

α) στην περίπτωση που το αεροπλάνο μπορεί να βρεθεί πάνω από το νερό σε απόσταση μεγαλύτερη από 93 km (50 NM) μακριά από ξηρά, η οποία είναι κατάλληλη για προσγείωση επείγουσας ανάγκης, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με:

- ένα σωσίβιο ή αντίστοιχη ατομική συσκευή επίπλευσης για κάθε άτομο επάνω στο αεροπλάνο, αποθηκευμένη σε μια θέση εύκολα προσιτή από το κάθισμα ή τη θέση-κρεβάτι του ατόμου για χρήση από αυτό.

β) στην περίπτωση που βρεθεί πάνω από το νερό μακριά από ξηρά κατάλληλη για προσγείωση επείγουσας ανάγκης σε απόσταση μεγαλύτερη από 185 km (100 NM), στην περίπτωση μονοκινητήριων αεροπλάνων, και μεγαλύτερη από 370 km (200 NM), στην περίπτωση πολυκινητήριων αεροπλάνων που είναι ικανά να συνεχίσουν την πτήση με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με:

1. επαρκή αριθμό σωσίβιων λέμβων για να μεταφέρουν όλους τους επιβαίνοντες στο αεροπλάνο, οι οποίες είναι αποθηκευμένες με τέτοιο τρόπο ώστε να διευκολύνεται η άμεση χρήση τους σε επείγουσες καταστάσεις, εφοδιασμένες με κατάλληλο εξοπλισμό διάσωσης, συμπεριλαμβανομένων και μέσων για τη διατήρηση της ζωής, όπως προβλέπεται για την πτήση που πρόκειται να γίνει και

2. εξοπλισμό για να πραγματοποιούνται τα σήματα κινδύνου με πυροτεχνήματα που περιγράφονται στο Παράρτημα 2.

6.4 Όλα τα αεροπλάνα σε πτήσεις πάνω από καθορισμένες περιοχές ξηράς

Τα αεροπλάνα, όταν λειτουργούν κατά μήκος περιοχών ξηράς οι οποίες έχουν καθοριστεί από το ενδιαφερόμενο Κράτος σαν περιοχές στις οποίες η έρευνα και η διάσωση θα ήταν ιδιαίτερα δύσκολες, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με τέτοιες συσκευές εκπομπής σημάτων και εξοπλισμό διάσωσης (συμπεριλαμβανομένων και των μέσων για τη διατήρηση της ζωής) οι οποίες να είναι κατάλληλες για τις περιοχές πάνω από τις οποίες γίνεται η πτήση.

6.5 Όλα τα αεροπλάνα σε πτήσεις μεγάλου ύψους

6.5.1 Όλα τα αεροπλάνα που πρόκειται να πετάνε σε μεγάλα ύψη, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με αποθήκη οξυγόνου και με ένα μηχανισμό διοχέτευσης ικανό να αποθηκεύει και να διοχετεύει τις παροχές οξυγόνου που απαιτούνται στο 4.9.

6.5.2 Αεροπλάνα για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας εκδόθηκε για πρώτη φορά την ή μετά την 1 Ιανουαρίου 1990.

Αεροπλάνα με συμπίεση τα οποία πρόκειται να πετάνε σε ύψη στα οποία η ατμοσφαιρική πίεση είναι μικρότερη από τα 376hPa πρέπει να είναι εξοπλισμένα με μια συσκευή η οποία δίνει θετική προειδοποίηση στο πλήρωμα πτήσης για οποιαδήποτε επικίνδυνη απώλεια συμπίεσης.

6.5.3 Αεροπλάνα για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας εκδόθηκε για πρώτη φορά πριν από την 1 Ιανουαρίου 1990

Σύσταση. - Αεροπλάνα με συμπίεση τα οποία πρόκειται να πετάνε σε ύψη όπου η ατμοσφαιρική πίεση είναι μικρότερη από 376 hPa πρέπει να είναι εξοπλισμένα με μια συσκευή που δίνει θετική προειδοποίηση στο πλήρωμα πτήσης για οποιαδήποτε επικίνδυνη απώλεια συμπίεσης.

6.6 Όλα τα αεροπλάνα τα οποία πετάνε σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα

Όλα τα αεροπλάνα όταν πετάνε σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα ή όταν το αεροπλάνο δεν μπορεί να διατηρηθεί σ' ένα επιθυμητό ύψος χωρίς αναφορά σε ένα ή περισσότερα όργανα πτήσης, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με:

α) μια μαγνητική πυξίδα,

β) ένα χρονόμετρο ακριβείας το οποίο να δείχνει το χρόνο σε ώρες, λεπτά και δευτερόλεπτα,

γ) ένα ευαίσθητο υψόμετρο πίεσης,

Σημείωση.- Εξαιτίας της μακράς ιστορίας των λανθασμένων ενδείξεων, η χρήση των υψομέτρων με τυμπανοειδή δείκτη δεν συνιστάται.

δ) ένα σύστημα ένδειξης της ταχύτητας αέρα με ένα μέσο πρόληψης της κακής λειτουργίας εξαιτίας είτε της υγροποίησης, ή της παγοποίησης,

ε) έναν ενδείκτη στροφών και ολισθήσεων,

στ) έναν ενδείκτη στάσης (τεχνητός ορίζοντας),

ζ) έναν ενδείκτη πορείας (γυροσκόπιο πορείας,)

Σημείωση. - Οι απαιτήσεις των παραπάνω (ε), (στ), και (ζ) , μπορούν να πληρούνται με συνδυασμούς οργάνων ή με ολοκληρωμένα συστήματα καθοδήγησης πτήσης με την προϋπόθεση ότι εξασφαλίζονται τα προφυλακτικά μέτρα για ολική αστοχία, τα οποία ενυπάρχουν σε τρία διαφορετικά όργανα

η) μέσα για την ένδειξη αν η παροχή ενέργειας στα γυροσκοπικά όργανα είναι επαρκής,

θ) ένα μέσον ένδειξης στο θάλαμο πληρώματος πτήσης της εξωτερικής θερμοκρασίας του αέρα,

ι) έναν ενδείκτη βαθμού ανόδου και καθόδου, και

κ) τέτοια πρόσθετα όργανα ή εξοπλισμό όπως μπορούν να καθορίζονται από την αρμόδια αρχή.

6.7 Όλα τα αεροπλάνα όταν πετάνε τη νύχτα

Όλα τα αεροπλάνα, όταν πετάνε τη νύχτα, πρέπει να είναι εφοδιασμένα με:

α) όλο τον εξοπλισμό που καθορίζεται στο 6.6,

β) τα φώτα που απαιτούνται από το παράρτημα 2 για αεροπλάνα εν πτήσει ή που πετάνε στην περιοχή κίνησης ενός αεροδρομίου:

Σημείωση.- Προδιαγραφές για φώτα που πληρούν τις απαιτήσεις του Παραρτήματος 2 για φώτα ναυτιλίας περιλαμβάνονται στο Προσάρτημα. Τα γενικά χαρακτηριστικά των φώτων καθορίζονται στο Παράρτημα 8. Λεπτομερείς προδιαγραφές για φώτα που πληρούν τις απαιτήσεις του Παραρτήματος 2 για αεροπλάνα εν πτήσει ή που πετάνε στην περιοχή κίνησης ενός αεροδρομίου περιλαμβάνονται στο Τεχνικό Εγχειρίδιο Πτητικής ικανότητας (Έγγραφο 9760).

γ) φως προσγείωσης,

δ) φωτισμό για όλα τα όργανα πτήσης και εξοπλισμό που είναι και οι δύο ουσιαστικοί για την ασφαλή λειτουργία του αεροπλάνου,

ε) φώτα σε όλους τους θαλάμους επιβατών, και

στ) έναν ηλεκτρικό φακό για κάθε θέση πληρώματος πτήσης.

6.8 Όλα τα αεροπλάνα που συμμορφώνονται με τα Πρότυπα πιστοποίησης θορύβου στο Παράρτημα 16, Τόμος Ι

Το αεροπλάνο πρέπει να φέρει ένα έγγραφο που να επικυρώνει την πιστοποίηση θορύβου.

Σημείωση.- Η επικύρωση μπορεί να περιλαμβάνεται σε οποιοδήποτε έγγραφο, το οποίο φέρεται στο αεροπλάνο, εγκεκριμένο από το Κράτος Νηολόγησης

6.9 Αεροπλάνα που απαιτείται να είναι εξοπλισμένα με σύστημα προειδοποίησης εγγύτητας εδάφους (GPWS)

6.9.1 Όλα τα αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 5700 kg ή όταν επιτρέπεται να μεταφέρουν περισσότερους από εννέα επιβάτες, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με ένα σύστημα προειδοποίησης εγγύτητας εδάφους.

6.9.2 Σύσταση.- Όλα τα αεροπλάνα με εμβολοφόρους κινητήρες μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 5700 kg ή τα οποία επιτρέπεται να μεταφέρουν περισσότερους από εννέα επιβάτες πρέπει να είναι εξοπλισμένα με ένα σύστημα προειδοποίησης εγγύτητας εδάφους.

6.9.3 Ένα σύστημα προειδοποίησης εγγύτητας εδάφους πρέπει να παρέχει αυτόματα μία έγκαιρη και αναγνωρίσιμη προειδοποίηση στο πλήρωμα πτήσης όταν το αεροπλάνο είναι ενδεχόμενα σε επικίνδυνη εγγύτητα στην επιφάνεια της γης.

6.9.4. Ένα σύστημα προειδοποίησης εγγύτητας εδάφους πρέπει να παρέχει, το λιγότερο, προειδοποιήσεις για τις ακόλουθες περιστάσεις:

α) υπερβολικό βαθμό καθόδου,

β) υπερβολικό βαθμό προσέγγισης εδάφους,

γ) υπερβολική απώλεια ύψους μετά την απογείωση ή την επανακύκλωση,

δ) μη ασφαλή απόσταση από το έδαφος όταν δεν είναι σε διαμόρφωση προσγείωσης:

1) το σύστημα προσγείωσης δεν είναι ασφαλισμένο κάτω,

2) τα πτερύγια καμπυλότητας δεν είναι σε θέση προσγείωσης, και

ε) υπερβολική κάθοδο κάτω από το ίχνος κατολίσθησης.

6.9.5 Σύσταση.- Όλα τα αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 5700 kg ή όταν επιτρέπεται να μεταφέρουν περισσότερους από εννέα επιβάτες, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με ένα σύστημα προειδοποίησης εγγύτητας εδάφους το οποίο να έχει μία λειτουργία προειδοποίησης επικινδυνότητας εδάφους

6.10 Αποτυπωτές πτήσης

Σημείωση 1.- Οι αποτυπωτές πτήσης περιλαμβάνουν δύο συστήματα, έναν αποτυπωτή στοιχείων πτήσης (FDR) και έναν αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης (CVR).

Σημείωση 2.- Συνδυασμός αποτυπωτών (FDR/CVR) μπορεί μόνο να χρησιμοποιείται προκειμένου να πληρούνται οι απαιτήσεις εξοπλισμού αποτυπωτών πτήσης όπως συγκεκριμένα υποδεικνύονται στο παρόν Παράρτημα.

Σημείωση 3.- Λεπτομερής καθοδήγηση για τους αποτυπωτές πτήσης περιλαμβάνεται στο Προσάρτημα Α.

6.10.1 Αποτυπωτές στοιχείων πτήσης - τύποι

6.10.1.1 Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης τύπου Ι πρέπει να καταγράφει τις παραμέτρους που απαιτούνται για να καθορίζεται με ακρίβεια το ίχνος πτήσης του αεροπλάνου, η ταχύτητα, το ύψος, η ισχύς του κινητήρα, η διαμόρφωση και η πτητική λειτουργία.

6.10.1.2 Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης τύπου ΙΙ πρέπει να καταγράφει τις παραμέτρους που απαιτούνται για να καθορίζονται με ακρίβεια το ίχνος πτήσης του αεροπλάνου, η ταχύτητα, η στάση, η ισχύς του κινητήρα και η διαμόρφωση των διατάξεων άντωσης και οπισθέλκουσας.

6.10.1.3 Η χρήση αποτυπωτών στοιχείων πτήσης με μεταλλική ταινία πρέπει να διακοπεί από την 1η Ιανουαρίου 1995.

6.10.1.4 Σύσταση.- Η χρήση αναλογικών αποτυπωτών στοιχείων πτήσης που χρησιμοποιούν διαμόρφωση συχνότητας (FM) πρέπει να διακοπεί την 5η Νοεμβρίου 1998.

6.10.1.4.1 Η χρήση αποτυπωτών στοιχείων πτήσης με φωτογραφικό φίλμ πρέπει να διακοπεί από την 1η Ιανουαρίου 2003.

6.10.1.5 Όλα τα αεροπλάνα για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας θα εκδοθεί για πρώτη φο-

ρά μετά την 1η Ιανουαρίου 2005, τα οποία χρησιμοποιούν ψηφιακές επικοινωνίες και απαιτείται να φέρουν έναν αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης (CVR), πρέπει να καταγράφουν σ' έναν αποτυπωτή στοιχείων πτήσης, όλες τις ψηφιακές επικοινωνίες από και προς το αεροπλάνο. Η ελάχιστη διάρκεια καταγραφής πρέπει να είναι ίση με τη διάρκεια του CVR και πρέπει να συσχετίζεται με το καταγραφέν ακουστικό κομμάτι στο θάλαμο διακυβέρνησης.

6.10.1.5.1 Από την 1η Ιανουαρίου 2007, όλα τα αεροπλάνα τα οποία χρησιμοποιούν ψηφιακές επικοινωνίες και απαιτείται να φέρουν CVR, πρέπει να καταγράφουν σ'έναν αποτυπωτή πτήσης όλες τις ψηφιακές επικοινωνίες προς και από το αεροπλάνο. Η ελάχιστη διάρκεια καταγραφής πρέπει να είναι ίση με τη διάρκεια του CVR και πρέπει να συσχετίζεται με το καταγραφέν ακουστικό κομμάτι στο θάλαμο διακυβέρνησης.

6.10.1.5.2 Πρέπει να καταγράφονται επαρκείς πληροφορίες προκειμένου να αντλούν το περιεχόμενο του μηνύματος των ψηφιακών επικοινωνιών, και, όποτε είναι πρακτικό, το χρόνο κατά τον οποίο το μήνυμα εμφανίσθηκε στο πλήρωμα ή προήλθε από αυτό.

Σημείωση.- Οι ψηφιακές επικοινωνίες περιλαμβάνουν, αλλά δεν περιορίζονται σε, αυτόματη εξαρτώμενη επιτήρηση (ADS), ψηφιακές επικοινωνίες μεταξύ ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας και χειριστή (CPDLC), ψηφιακές υπηρεσίες πληροφοριών πτήσεων (D-FIS) και μηνύματα επιχειρησιακού ελέγχου (AOC).

6.10.1.6 Σύσταση. - Όλα τα αεροπλάνα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 5 700 kg, τα οποία απαιτείται να είναι εξοπλισμένα με έναν αποτυπωτή στοιχείων πτήσης και έναν αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης, μπορούν εναλλακτικά να είναι εξοπλισμένα με δύο συνδυασμένους αποτυπωτές (FDR/CVR).

6.10.1.7 Ένας αποτυπωτής στοιχείων πτήσης Τύπου ΙΑ πρέπει να καταγράφει τις παραμέτρους που απαιτούνται για να καθορίζουν επακριβώς το ίχνος πτήσης του αεροπλάνου, την ταχύτητα, το ύψος, την ισχύ κινητήρα, τη διαμόρφωση και την πτητική λειτουργία. Οι παράμετροι που ικανοποιούν τις απαιτήσεις για έναν αποτυπωτή στοιχείων πτήσης Τύπου ΙΑ αναφέρονται στις παρακάτω παραγράφους. Οι παράμετροι χωρίς αστερίσκο (*) είναι υποχρεωτικές παράμετροι οι οποίες πρέπει να καταγράφονται. Επίσης, οι παράμετροι που προσδιορίζονται με έναν αστερίσκο (*) πρέπει να καταγράφονται αν μία πηγή στοιχείων πληροφοριών για την παράμετρο χρησιμοποιείται από τα συστήματα του αεροπλάνου ή από το πλήρωμα πτήσης για την πτητική λειτουργία του αεροπλάνου.

6.10.1.7.1 Οι παρακάτω παράμετροι ικανοποιούν τις απαιτήσεις για ίχνος πτήσης και ταχύτητα:

- Ύψος πίεσης
- Ενδεικνυόμενη ταχύτητα αέρα ή διορθωμένη ταχύτητα αέρα
- Κατάσταση αέρα - εδάφους και αισθητήρας αέρα-εδάφους κάθε συστήματος προσγείωσης όταν είναι πρακτικό
- Ολική ή εξωτερική θερμοκρασία αέρα
- Πορεία (βασική αναφορά του πληρώματος πτήσης)
- Κανονική επιτάχυνση
- Πλευρική επιτάχυνση
- Διαμήκης επιτάχυνση (βασικός άξονας)
- Υπολογισμός χρόνου ή σχετικού χρόνου
- Στοιχεία ναυτιλίας*, γωνία έκπτωσης, ταχύτητα ανέμου, διόρθωση ανέμου, γεωγραφικό πλάτος/μήκος
- Ταχύτητα εδάφους*
- Ραδιο-υψόμετρο*

6.10.1.7.2 Οι παρακάτω παράμετροι ικανοποιούν τις απαιτήσεις για στάση:

- Στάση πρόνευσης
- Στάση περιστροφής
- Γωνία εκτροπής ή πλαγιολίσθησης*
- Γωνία προσβολής*

6.10.1.7.3 Οι παρακάτω παράμετροι ικανοποιούν τις απαιτήσεις για την ισχύ κινητήρα:

- Ώση/ισχύς κινητήρα: προωθητική ώση/ισχύς σε κάθε κινητήρα, θέση μοχλού;ώσης/ ισχύος του θαλάμου διακυβέρνησης
- Κατάσταση αντίστροφης ώσης*
- Εντολή ώσης κινητήρα*
- Στόχος ώσης κινητήρα*
- Θέση βαλβίδας απομάστευσης κινητήρα*
- Πρόσθετες παράμετροι κινητήρα*: EPR. N_1, ενδεικνυόμενο επίπεδο κραδασμού, N_2, EGT, TLA, ροή καυσίμου, θέση μοχλού διακοπής καυσίμου, N_3.

6.10.1.7.4 Οι παρακάτω παράμετροι ικανοποιούν τις απαιτήσεις για διαμόρφωση:

- Θέση επιφάνειας ζυγοσταθμιστικού πρόνευσης
- Πτερύγια καμπυλότητας*: θέση πτερυγίου καμπυλότητας χείλους εκφυγής, επιλογή μοχλού στο θάλαμο διακυβέρνησης
- «Πτερύγια καμπυλότητας χείλους προσβολής*: θέση πτερυγίου καμπυλότητας χείλους προσβολής, επιλογή μοχλού στο θάλαμο διακυβέρνησης
- Σύστημα προσγείωσης*: σύστημα προσγείωση, επιλογέας θέσης συστήματος προσγείωσης
- Θέση επιφανείας αντισταθμιστικού εκτροπής*
- Θέση επιφανείας αντισταθμιστικού περιστροφής*
- Εισαγωγή θέσης αντισταθμιστικού πρόνευσης στο θάλαμο διακυβέρνησης*
- Εισαγωγή θέσης αντισταθμιστικού περιστροφής στο θάλαμο διακυβέρνησης*
- Εισαγωγή θέσης αντισταθμιστικού εκτροπής στο θάλαμο διακυβέρνησης*
- Φθορέας άντωσης εδάφους και αερόφρενο*:θέση φθορέα άντωσης εδάφους, επιλογή φθορέα άντωσης εδάφους, θέση αερόφρενου, επιλογή αερόφρενου
- Επιλογή συστημάτων από-παγοποίησης και/ή αντι-παγοποίησης*
- Υδραυλική πίεση (κάθε συστήματος)*
- Ποσότητα καυσίμου*
- Κατάσταση ηλεκτρικών αγωγών εναλλασσόμενου ρεύματος*
- Κατάσταση ηλεκτρικών αγωγών συνεχούς ρεύματος*
- Θέση βαλβίδας απομάστευσης Βοηθητικής Μονάδας Ισχύος (APU)*
- Υπολογισμένο κέντρο βάρους

6.10.1.7.5 Οι παρακάτω παράμετροι ικανοποιούν τις απαιτήσεις για την πτητική λειτουργία:

- Προειδοποιήσεις
- Βασική επιφάνεια ελέγχου πτήσης και βασική εντολή ελέγχου πτήσης από το χειριστή: ;άξονας πρόνευσης, άξονας περιστροφής, άξονας εκτροπής
- Διέλευση ραδιοσημαντήρας
- Επιλογή συχνότητας κάθε πομπολήπτη ναυτιλίας
- Επιλογή με το χέρι ραδιο-εκπομπής και αναφορά συγχρονισμού CVR/FDR

- Αυτόματος πιλότος/αυτόματος μοχλός ισχύος/AFCS (Αυτόματο Σύστημα Ελέγχου Πτήσης) και κατάσταση εμπλοκής*
- Ρύθμιση επιλεγείσας βαρομετρικής πίεσης*: κυβερνήτης, συγκυβερνήτης
- Επιλεγέν ύψος (όλοι οι επιλεγόμενοι από το χειριστή τρόποι πτητικής λειτουργίας)*
- Επιλεγείσα ταχύτητα (όλοι οι επιλεγόμενοι από το χειριστή τρόποι πτητικής λειτουργίας)*
- Επιλεγείσα ταχύτητα Mach (όλοι οι επιλεγόμενοι από το χειριστή τρόποι πτητικής λειτουργίας)*
- Επιλεγείσα κατακόρυφη ταχύτητα (όλοι οι επιλεγόμενοι από το χειριστή τρόποι πτητικής λειτουργίας)*
- Επιλεγείσα πορεία (όλοι οι επιλεγόμενοι από το χειριστή τρόποι πτητικής λειτουργίας)*
- Επιλεγέν ίχνος πτήσης (όλοι οι επιλεγόμενοι από το χειριστή τρόποι πτητικής λειτουργίας)* πορεία/DSTRK (Επιθυμητό ίχνος), γωνία ίχνους
- Επιλεγέν σχετικό ύψος*
- Σχήμα και διάταξη απεικόνισης EFIS (Συστήματος Ηλεκτρονικών Οργάνων Πτήσης)*: κυβερνήτης, συγκυβερνήτης
- Σχήμα και διάταξη απεικόνισης πολλαπλών λειτουργιών/κινητήρα/προ-ειδοποιήσεων*
- Κατάσταση GPWS (Συστήματος Προειδοποίησης Εγγύτητας Εδάφους)/TAWS (Συστήματος Προειδοποίησης Προσέγγισης Εδάφους)/GCAS(Ελεγχόμενη Προσέγγιση Εδάφους)*: επιλογή απεικόνισης εδάφους συμπεριλαμβανόμενης και της κατάστασης απεικόνισης εδάφους στην οθόνη, προειδοποιήσεις εδάφους προφυλάξεις και προειδοποιήσεις και καθοδηγήσεις, θέση διακόπτη ανοικτό/κλειστό
- Προειδοποίηση χαμηλής πιεσης*: υδραυλική πίεση, πνευματική (πεπιεσμένου αέρα) πίεση
- Αστοχία ηλεκτρονικού υπολογιστή
- Απώλεια πίεσης καμπίνας
- TCAS/ACAS (σύστημα προειδοποίησης κυκλοφορίας και αποφυγής σύγκρουσης/σύστημα αεροσκάφους αποφυγής σύγκρουσης)*
- Ανίχνευση πάγου*
- Προειδοποίηση κινητήρα για κραδασμό κάθε κινητήρα*
- Προειδοποίηση κινητήρα για υπερθέρμανση κάθε κινητήρα*
- Προειδοποίηση κινητήρα για χαμηλή πίεση λαδιού κάθε κινητήρα*
- Προειδοποίηση κινητήρα για υπέρβαση ταχύτητας κάθε κινητήρα*
- Προειδοποίηση για διατμητικό άνεμο*
- Λειτουργική προστασία κατά της απώλειας στήριξης, ενεργοποίηση δονητή χειριστηρίου και ωθητή
- Εισαγωγή όλων των δυνάμεων ελέγχου πτήσης από το θάλαμο διακυβέρνησης*: τροχός ελέγχου, στήλη ελέγχου, εισαγωγή δυνάμεων με το ποδωστήριο από το θάλαμο διακυβέρνησης
- Κατακόρυφη απόκλιση από*: ίχνος κατολίσθησης σε ILS, υψομέτρου MLS (Μικροκυματικό Σύστημα Προσγείωσης), ίχνος προσέγγισης GNSS (Δορυφορικό Σύστημα Παγκόσμιας Ναυτιλίας)
- Οριζόντια απόκλιση από ίχνη*: διευθυντικού ραδιοφάρου του ILS, αζιμουθίου του MLS και του GNSS
- Αποστάσεις DME (Εξοπλισμός Μέτρησης Απόστασης) 1 και 2*
- Προτεύον σύστημα αναφοράς ναυτιλίας*: GNSS, INS, VOR/DME, MLS, Loran C,ILS
- Φρένα*: πίεση αριστερού και δεξιού φρένου, θέση ποδωστηρίου αριστερού και δεξιού φρένου
- Ημερομηνία*
- Σήμανση γεγονότος*
- Σύστημα απεικόνισης στο οπτικό πεδίο αλεξηνέμου εν χρήσει*
- Σύστημα περιμετρικής όρασης σε λειτουργία

Σημείωση 1.- Απαιτήσεις παραμέτρων, συμπεριλαμβανομένων και της εμβέλειας, της δειγματοληψίας, της ακρίβειας και της απόφασης, όπως περιλαμβάνονται στο έγγραφο για Ελάχιστες Προδιαγραφές Επιδόσεων Πτητικής Λειτουργίας (MOPS) για Συστήματα Αποτυπωτών Πτήσης του Διεθνούς Οργανισμού για Εξοπλισμό Πολιτικών Αεροσκαφών (EUROCAE) ή ισότιμα έγγραφα

Σημείωση 2.- Ο αριθμός παραμέτρων που πρέπει να καταγράφονται θα εξαρτώνται από την πολυπλοκότητα του αεροπλάνου. Παράμετροι χωρίς αστερίσκο (*) πρέπει να καταγράφονται ανεξάρτητα από την πολυπλοκότητα του αεροπλάνου. Εκείνες οι παράμετροι οι οποίες καθορίζονται με έναν (*) πρέπει να καταγράφονται αν μία πηγή πληροφοριών για την παράμετρο χρησιμοποιείται από τα συστήματα του αεροπλάνου και/ή από το πλήρωμα πτήσης για την πτητική λειτουργία του αεροπλάνου

6.10.2 Αποτυπωτές στοιχείων πτήσης - διάρκεια

Οι αποτυπωτές στοιχείων πτήσης τύπων Ι και ΙΙ πρέπει να είναι ικανοί να διατηρούν τις πληροφορίες που έχουν καταγραφεί κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των τελευταίων 25 ωρών της λειτουργίας τους.

6.10.3 Αποτυπωτές στοιχείων πτήσης - αεροπλάνα για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας έχει εκδοθεί για πρώτη φορά την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1989.

6.10.3.1 Όλα τα αεροπλάνα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 27.000 kg πρέπει να είναι εξοπλισμένα με αποτυπωτή στοιχείων πτήσης Τύπου Ι.

6.10.3.2 Σύσταση. - Όλα τα αεροπλάνα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 5 700 kg μέχρι και των 27 000 kg, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με έναν αποτυπωτή στοιχείων πτήσης Τύπου ΙΙ.

6.10.4 Αποτυπωτές ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης - αεροπλάνα για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας θαεκδοθεί για πρώτη φορά την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2005.

Όλα τα αεροπλάνα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 27.000 kg πρέπει να είναι εξοπλισμένα με έναν αποτυπωτή στοιχείων πτήσης Τύπου ΙΑ.

6.10.5 Αποτυπωτές ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης - αεροπλάνα για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας έχει εκδοθεί για πρώτη φορά την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1987.

Σημείωση.- Οι απαιτήσεις επιδόσεων αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης είναι όπως περιλαμβάνονται στο έγγραφο για Ελάχιστες Προδιαγραφές Επιδόσεων Πτητικής Λειτουργίας (MOPS) για Συστήματα Αποτυπωτών Πτήσης του Διεθνούς Οργανισμού Ηλεκτρονικού Εξοπλισμό Αεροσκαφών Πολιτικής Αεροπορίας (EUROCAE) ή ισότιμα έγγραφα έγγραφα

6.10.5.1 Όλα τα αεροπλάνα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 27 000 kg πρέπει να είναι εξοπλισμένα με έναν αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης, ο αντικειμενικός σκοπός του οποίου είναι η κα-

ταγραφή του ακουστικού περιβάλλοντος στο θάλαμο διακυβέρνησης κατά τη διάρκεια του χρόνου πτήσης.

6.10.5.2 Σύσταση. - Όλα τα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης πάνω από 5.700 kg μέχρι και τα 27 000 kg πρέπει να είναι εξοπλισμένα με έναν αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης, ο αντικειμενικός σκοπός του οποίου είναι η καταγραφή του ακουστικού περιβάλλοντος στο θάλαμο διακυβέρνησης κατά τη διάρκεια του χρόνου πτήσης.

6.10.6 Αποτυπωτές ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης - διάρκεια

6.10.6.1 Ένας αποτυπωτής ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να είναι ικανός να διατηρεί τις πληροφορίες που έχουν καταγραφεί κατά τη διάρκεια τουλάχιστον 30 λεπτών λειτουργίας του.

6.10.6.2 Σύσταση.- Ένας αποτυπωτής ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης, εγκατεστημένος σε αεροπλάνα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 5 700 kg για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας έχει εκδοθεί για πρώτη φορά την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1990, πρέπει να είναι ικανός να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφονται κατά τη διάρκεια τουλάχιστον δύο ωρών λειτουργίας του.

6.10.6.3 Ένας αποτυπωτής ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης, εγκατεστημένος σε αεροπλάνα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 5 7000 kg για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας θα εκδοθεί μετά την 1η Ιανουαρίου 2003, πρέπει να είναι ικανός να διατηρεί τις πληροφορίες που έχουν καταγραφεί κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των τελευταίων δύο ωρών της λειτουργίας του.

6.10.7 Αποτυπωτές πτήσεων - κατασκευή και εγκατάσταση

Οι αποτυπωτές πτήσεων πρέπει να κατασκευάζονται, να τοποθετούνται και να εγκαθίστανται έτσι ώστε να παρέχουν τη μέγιστη πρακτική προστασία για τις καταγραφές, προκειμένου οι πληροφορίες που έχουν καταγραφεί να μπορούν να διατηρούνται, να επανακτούνται και να μεταγράφονται. Οι αποτυπωτές πτήσεων πρέπει να πληρούν τις προδιαγραφές για την καθορισμένη αντοχή σε πρόσκρουση και προστασία από φωτιά.

Σημείωση. - Οι προδιαγραφές της βιομηχανίας για αντοχή σε πρόσκρουση και προστασία από φωτιά μπορούν να βρεθούν σε έγγραφα όπως είναι τα έγγραφα ED55 και ED56A του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ηλεκτρονικού Εξοπλισμού Αεροσκαφών Πολιτικής Αεροπορίας (EUROCAE).

6.10.8 Αποτυπωτές πτήσεων - λειτουργία

6.10.8.1 Οι αποτυπωτές πτήσεων δεν πρέπει να απενεργοποιούνται κατά τη διάρκεια της πτήσης.

6.10.8.2 Για να προστατεύονται οι καταγραφές των αποτυπωτών πτήσης, οι αποτυπωτές πτήσεων πρέπει να απενεργοποιούνται μετά την ολοκλήρωση του χρόνου πτήσης μετά από ένα ατύχημα ή συμβάν. Οι αποτυπωτές πτήσεων δεν πρέπει να ενεργοποιούνται πάλι πριν τη διάθεσή τους όπως καθορίζεται σύμφωνα με το Παράρτημα 13.

Σημείωση 1. - Η ανάγκη για αφαίρεση των καταγραφών των αποτυπωτών πτήσεων από το αεροσκάφος πρέπει να καθορίζεται από την αρχή διερεύνησης του Κράτους που διεξάγει τη διερεύνηση, δίνοντας μεγάλη προσοχή στη σοβαρότητα ενός συμβάντος και στις περιστάσεις, συμπεριλαμβανομένης και της επίδρασης στη λειτουργία.

Σημείωση 2. - Οι ευθύνες του κυβερνήτη όσον αφορά τη διατήρηση των καταγραφών του αποτυπωτή πτήσης περιέχονται στο 6.10.9.

6.10.9 Καταγραφές αποτυπωτή πτήσης

Ο κυβερνήτης στην περίπτωση που το αεροπλάνο εμπλακεί σ' ένα ατύχημα ή συμβάν πρέπει να διασφαλίζει, στην έκταση που μπορεί, τη διατήρηση όλων των σχετικών καταγραφών του αποτυπωτή πτήσης, και εάν είναι απαραίτητο των σχετικών αποτυπωτών πτήσης και τη φύλαξή τους με ασφαλή φρούρηση μέχρι τη διάθεσή τους σύμφωνα με το Παράρτημα 13.

6.10.10 Αποτυπωτές πτήσεων - συνεχής δυνατότητα χρήσης

Οι λειτουργικοί έλεγχοι και οι αξιολογήσεις των καταγραφών από τα συστήματα αποτυπωτών στοιχείων πτήσης και ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να γίνονται για να διασφαλίζεται η συνεχής δυνατότητα χρήσης των αποτυπωτών.

Σημείωση. - Οι διαδικασίες για τις επιθεωρήσεις των συστημάτων αποτυπωτών στοιχείων πτήσης και ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης δίνονται στο Προσάρτημα Α

6.11 Ενδείκτης αριθμού Mach

Όλα τα αεροπλάνα με περιορισμούς ταχύτητας που εκφράζεται με αριθμό Mach πρέπει να είναι εξοπλισμένα μ' έναν ενδείκτη αριθμού Mach.

Σημείωση.- Αυτό δεν αποκλείει τη χρήση του ενδείκτη ταχύτητας για να βρίσκεται ο αριθμός Mach για τις ATS (Υπηρεσίες Εναέριας Κυκλοφορίας) .

6.12 Πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT)

6.12.1 Εκτός από τα προβλεπόμενα στο 6.12.1, μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2005, όλα τα αεροπλάνα που πετάνε σε πτήσεις μεγάλων αποστάσεων πάνω από νερό, όπως περιγράφεται στο 6.3.3. β), και σε πτήσεις πάνω από καθορισμένες περιοχές ξηράς, όπως περιγράφεται στο 6.4, πρέπει να είναι εξοπλισμένα μ' έναν ELT.

6.12.2 Όλα τα αεροπλάνα για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας έχει εκδοθεί για πρώτη φορά μετά την 1η Ιανουαρίου 2002, που πετάνε σε πτήσεις μεγάλων αποστάσεων πάνω από νερό, όπως περιγράφεται στο 6.3.3. β), και σε πτήσεις πάνω από καθορισμένες περιοχές ξηράς , όπως περιγράφεται στο 6.4, πρέπει να είναι εξοπλισμένα μ' έναν αυτόματο ELT.

6.12.3 Από την 1η Ιανουαρίου 2005, όλα τα αεροπλάνα που πετάνε σε πτήσεις μεγάλων αποστάσεων πάνω από νερό, όπως περιγράφεται στο 6.3.3 β), και σε πτήσεις πάνω από καθορισμένες περιοχές ξηράς, όπως περιγράφεται στο 6.4, πρέπει να είναι εξοπλισμένα μ' έναν αυτόματο ELT.

6.12.4 Σύσταση.- Όλα τα αεροπλάνα πρέπει να φέρουν έναν αυτόματο ELT.

6.12.5 Εξοπλισμός ELT που φέρεται για να πληροί τις απαιτήσεις των 6.12.1, 6.12.2, 6.12.3 και 6.12.4 πρέπει να λειτουργεί σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του Παραρτήματος 10, τόμος ΙΙΙ.

6.13 Αεροπλάνα που απαιτείται να είναι εξοπλισμένα με ερωτο-αποκριτή (transponder) αναφοράς ύψους

6.13.1 Από την 1η Ιανουαρίου 2003, εκτός αν εξαιρούνται από τις αρμόδιες αρχές, όλα τα αεροπλάνα πρέπει να είναι εξοπλισμένα μ' έναν ερωτο-αποκριτή αναφοράς

ύψους ο οποίος λειτουργεί σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του Παραρτήματος 10, Τόμος IV.

6.13.2 Σύσταση.- Όλα τα αεροπλάνα πρέπει να είναι εξοπλισμένα μ' έναν ερωτο-αποκριτή αναφοράς ύψους ο οποίος λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του Παρατήματος 10, Τόμος IV.

Σημείωση.- Οι διατάξεις των 6.13.1 και 6.13.2 έχουν σκοπό να υποστηρίξουν την αποτελεσματικότητα του Συστήματος Αεροσκάφους Αποφυγής Σύγκρουσης (ACAS) καθώς και να βελτιώσουν την αποτελεσματικότητα των υπηρεσιών ενάεριας κυκλοφορίας. Ημερομηνίες θέσης σε ισχύ των απαιτήσεων για τοποθέτηση του ACAS περιέχονται στο Παράρτημα 6, Μέρος I, 6.18.1 και 6.18.2. Σκοπός επίσης είναι τα αεροσκάφη που δεν είναι εξοπλισμένα με ερωτο-αποκριτές αναφοράς ύψους-πίεσης να λειτουργούν έτσι ώστε να μη μοιράζονται τον εναέριο χώρο που χρησιμοποιείται από αεροσκάφη εξοπλισμένα με ACAS. Γι'αυτό, μπορούν να δίνονται εξαιρέσεις από τις απαιτήσεις για την τοποθέτηση ερωτο-αποκριτών αναφοράς ύψους-πίεσης από καθορισμένο εναέριο χώρο όπου δεν απαιτείται τέτοια τοποθέτηση

6.14. Μικρόφωνα

Σύσταση.- Όλα τα μέλη του πληρώματος πτήσης που απαιτείται να είναι σε υπηρεσία στο θάλαμο διακυβέρνησης πρέπει να επικοινωνούν με μικρόφωνα ακουστικών ή μικρόφωνα λαιμού κάτω από το μεταβατικό επίπεδο/ύψος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7
ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΚΑΙ ΠΛΟΗΓΗΣΗΣ ΑΕΡΟΠΛΑΝΩΝ

7.1 Εξοπλισμός επικοινωνίας

7.1.1 Ένα αεροπλάνο που πρέπει να πετάξει σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα ή τη νύχτα πρέπει να είναι εφοδιασμένο με εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνίας. Ένας τέτοιος εξοπλισμός πρέπει να είναι ικανός να εκτελεί αμφίδρομη επικοινωνία με αυτούς τους αεροναυτικούς σταθμούς και σε εκείνες τις συχνότητες που καθορίζονται από την αρμόδια αρχή.

Σημείωση. - Οι προϋποθέσεις του 7.1.1 θεωρούνται ότι πληρούνται εάν έχει διαπιστωθεί η ικανότητα να εκτελούνται οι επικοινωνίες που καθορίζονται σ'αυτό κατά τη διάρκεια μετάδοσης ραδιοεπικοινωνιών οι οποίες είναι κανονικές για τη διαδρομή.

7.1.2 Όταν η συμμόρφωση με το 7.1.1 απαιτεί την παροχή περισσότερων από μία μονάδων εξοπλισμού επικοινωνιών, κάθε μια πρέπει να είναι ανεξάρτητη από την άλλη ή τις άλλες, έτσι ώστε μία αστοχία σε οποιαδήποτε μονάδα να μην έχει σαν αποτέλεσμα την αστοχία κάποιας άλλης.

7.1.3 Ένα αεροπλάνο που πρέπει να πετάξει σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης εξ όψεως, αλλά σαν ελεγχόμενη πτήση, πρέπει, εκτός εάν έχει εξαιρεθεί από την αρμόδια αρχή, να είναι εφοδιασμένο με εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνίας ικανό να εκτελεί αμφίδρομη επικοινωνία οποιαδήποτε στιγμή κατά τη διάρκεια της πτήσης με τέτοιους αεροναυτικούς σταθμούς και σε τέτοιες συχνότητες όπως μπορεί να καθορίζονται από την αρμόδια αρχή.

7.1.4 Ένα αεροπλάνο που πρέπει να πετάξει σε μια πτήση στην οποία έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του 6.3.3 ή του 6.4 , εκτός εάν έχει εξαιρεθεί από την αρμόδια αρχή, πρέπει να είναι εφοδιασμένο με εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνίας ικανό να εκτελεί αμφίδρομη επικοινωνία οποιαδήποτε στιγμή κατά τη διάρκεια της πτήσης με τέτοιους αεροναυτικούς σταθμούς και σε τέτοιες συχνότητες όπως μπορεί να καθορίζονται από την αρμόδια αρχή.

7.1.5 Ο εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας που απαιτείται σύμφωνα με το 7.1.1 μέχρι 7.1.4 πρέπει να παρέχει επικοινωνία στην αεροναυτική συχνότητα επείγουσας ανάγκης 121.5MHz.

7.2 Εξοπλισμός πλοήγησης

7.2.1 Ένα αεροπλάνο πρέπει να είναι εφοδιασμένο με εξοπλισμό πλοήγησης ο οποίος θα του δίνει τη δυνατότητα να πετάει:

α) σύμφωνα με το σχέδιο πτήσης

β) σύμφωνα με τους προκαθορισμένους τύπους RNP, και

γ) σύμφωνα με τις απαιτήσεις των υπηρεσιών ενάεριας κυκλοφορία, εκτός εάν, εφόσον δεν αποκλείεται από την αρμόδια αρχή, η ναυτιλία για πτήσεις με βάση τους κανόνες πτήσης εξ όψεως πραγματοποιείται με οπτική αναφορά σε σημεία του εδάφους τουλάχιστον κάθε 110 km (60 NM).

Σημείωση. - Πληροφορίες για RNP και σχετικές διαδικασίες. περιέχονται στο Εγχειρίδιο για τις Απαιτούμενες Επιδόσεις Πλοήγησης (RNP) (Έγγραφο 9613).

7.2.2 Για πτήσεις σε καθορισμένα τμήματα του εναέριου χώρου όπου, με βάση τη Συμφωνία Περιφερειακής Αεροναυτιλίας, καθορίζονται οι προδιαγραφές ελαχίστων επιδόσεων πλοήγησης (MNPS) , ένα αεροπλάνο πρέπει να είναι εφοδιασμένο με εξοπλισμό πλοήγησης ο οποίος:

α) συνεχώς να παρέχει ενδείξεις στο πλήρωμα πτήσης για την παραμονή στην πορεία ή την απόκλιση από την πορεία στον απαιτούμενο βαθμό ακρίβειας σε οποιοδήποτε σημείο κατά μήκος αυτής της πορείας, και

β) έχει εξουσιοδοτηθεί από το Κράτος Νηολόγησης για τις σχετικές λειτουργίες MNPS.

Σημείωση. - Οι καθορισμένες προδιαγραφές ελαχίστων επιδόσεων πλοήγησης και οι διαδικασίες που υπαγορεύουν την εφαρμογή τους, δημοσιεύονται στις Περιφερειακές Συμπληρωματικές Διαδικασίες (Έγγραφο 7030)

7.2.3 Για πτήσεις σε καθορισμένα τμήματα του εναέριου χώρου όπου, με βάση τη Συμφωνία Περιφερειακής Αεροναυτιλίας, ένας ελάχιστος κατακόρυφος διαχωρισμός (VSM) των 300 m (1000 ft) εφαρμόζεται πάνω από το FL 290, ένα αεροπλάνο:

α) πρέπει να είναι εφοδιασμένο με εξοπλισμό ο οποίος να είναι ικανός να:

1. υποδεικνύει στο πλήρωμα πτήσης το επίπεδο πτήσης στο οποίο πετάνε,

2. να διατηρεί αυτόματα το επιλεγμένο επίπεδο πτήσης,

3. παρέχει συναγερμό στο πλήρωμα πτήσης όταν υπάρχει μια απόκλιση από το επιλεγμένο επίπεδο πτήσης. Το όριο για το συναγερμό δεν πρέπει να ξεπερνά τα ±90 m (300 ft), και

4. αναφέρει αυτόματα το ύψος, και

β) πρέπει να έχει εξουσιοδοτηθεί από το Κράτος Νηολόγησης για να πετάει στο σχετικό εναέριο χώρο.

7.2.4 Το αεροπλάνο πρέπει να είναι ικανοποιητικά εφοδιαστμένο με εξοπλισμό πλοήγησης για να διασφαλίζεται ότι, στην περίπτωση αστοχίας ενός εξαρτήματος του εξοπλισμού σε οποιοδήποτε στάδιο της πτήσης, ο υπόλοιπος εξοπλισμός θα δίνει τη δυνατότητα στο αεροπλάνο να πε-

τάει σύμφωνα με το 7.2.1 και όπου έχουν εφαρμογή με το 7.2.2 και 7.2.3.

Σημείωση 1.- Αυτή η απαίτηση μπορεί να πληρούνται με διαφορετικά μέσα από το διπλασιασμό του εξοπλισμού.

Σημείωση 2,- Υλικό καθοδήγησης που έχει σχέση με τον εξοπλισμό αεροσκάφους που είναι απαραίτητο για πτήση σε εναέριο χώρο όπου εφαρμόζεται Ελάχιστος Κατακόρυφος Διαχωρισμός (VSM) 300 m (1000 ft) πάνω από το Επίπεδο Πτήσης (FL) 290 περιέχεται στο Εγχειρίδιο περί Εφαρμογής του VSM των 300 m (1000 ft) μεταξύ του FL 290 και του FL 410 συμπεριλαμβανομένου (Έγγραφο 9574).

7.2.5 Σε πτήσεις στις οποίες υπολογίζεται προσγείωση σε μετεωρολογικές συνθήκες με όργανα, ένα αεροπλάνο πρέπει να είναι εφοδιασμένο με ραδιοεξοπλισμό ικανό να λαμβάνει σήματα που παρέχουν καθοδήγηση προς ένα σημείο από το οποίο μπορεί να πραγματοποιηθεί μία προσγείωση εξ όψεως. Αυτός ο εξοπλισμός πρέπει να είναι ικανός να παρέχει τέτοια καθοδήγηση για κάθε αεροδρόμιο στο οποίο υπολογίζεται η προσγείωση σε μετεωρολογικές συνθήκες με όργανα και για οποιαδήποτε καθορισμένα αεροδρόμια εναλλαγής

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8
ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ

Σημείωση 1.- Για την εφαρμογή αυτού του Κεφαλαίου ο όρος «αεροπλάνο«περιλαμβάνει: σύστημα ισχύος, προπέλες, παρελκόμενα, εξαρτήματα, όργανα, εξοπλισμό και εργαλεία συμπεριλαμβανόμενου και του εξοπλισμού επείγουσας ανάγκης

Σημείωση 2.- Καθοδήγηση για απαιτήσεις συνεχούς πτητικής ικανότητας περιλαμβάνεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Ικανότητας (Έγγραφο 9760)..

8.1. Ευθύνη

8.1.1 Ο ιδιοκτήτης ενός αεροπλάνου, ή στην περίπτωση όπου είναι μισθωμένο, ο εκμισθωτής, πρέπει να διασφαλίζει ότι:

α) το αεροπλάνο διατηρείται σε κατάσταση πτητικής ικανότητας,

β) ο λειτουργικός εξοπλισμός και ο εξοπλισμός επείγουσας ανάγκης που είναι απαραίτητος για τη σχεδιαζόμενη πτήση αντέχει σε χρήση,

γ) το Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας του αεροπλάνου παραμένει σε ισχύ, και

δ) η συντήρηση του αεροπλάνου πραγματοποιείται σύμφωνα με το πρόγραμμα συντήρησης το αποδεκτό στο Κράτος Νηολόγησης.

8.1.2 Το αεροπλάνο δεν πρέπει να πετάει, παρά μόνο εάν γίνεται η συντήρησή και η αποδέσμευση του για χρήση με βάση ένα σύστημα αποδεκτό από το Κράτος Νηολόγησης.

8.1.3 Όταν η αποδέσμευση μετά από συντήρηση δεν γίνεται από έναν εγκεκριμένο οργανισμό συντήρησης σύμφωνα με το Παράρτημα 6, Μέρος 8.7, το άτομο το οποίο υπογράφει την αποδέσμευση μετά από συντήρηση πρέπει να είναι εξουσιοδοτημένο σύμφωνα με το Παράρτημα 1

8.2 Αρχεία Συντήρησης

8.2.1 Ο ιδιοκτήτης πρέπει να διασφαλίζει ότι τα παρακάτω αρχεία τηρούνται για τις περιόδους που αναφέρονται στο 8.2.2.:

α) ο συνολικός χρόνος σε λειτουργία (ώρες, ημερολογιακός χρόνος και κύκλοι,(σαν κατάλληλοι)) του αεροπλάνου και όλων των παρελκομένων με όρια ηλικίας,

β) η τρέχουσα κατάσταση συμμόρφωσης με όλες τις υποχρεωτικές πληροφορίες συνεχούς πτητικής ικανότητας,

γ) κατάλληλες λεπτομέρειες τροποποιήσεων και επισκευών,

δ) ο χρόνος σε λειτουργία (ώρες, ημερολογιακός χρόνος και κύκλοι, σαν κατάλληλοι) από την τελευταία γενική επισκευή του αεροπλάνου ή των παρελκομένων του που υπόκεινται σε υποχρεωτική γενική επισκευή λόγω ορίου ζωής,

ε) η τρέχουσα κατάσταση της συμμόρφωσης του αεροπλάνου με το πρόγραμμα συντήρησης, και

στ) τα λεπτομερή αρχεία συντήρησης για να αποδεικνύεται ότι ανταποκρίνονται σε όλες τις απαιτήσεις για την υπογραφή αποδέσμευσης μετά από συντήρηση.

8.2.2 τα αρχεία που αναφέρονται στο 8.2.1 α) μέχρι ε) πρέπει να τηρούνται για μία ελάχιστη χρονική περίοδο 90 ημερών αφότου η μονάδα στην οποία αναφέρονται έχει αποσυρθεί μόνιμα από λειτουργία, και τα αρχεία στο 8.2.1 στ) για μία ελάχιστη χρονική περίοδο ενός έτους μετά την υπογραφή της αποδέσμευσης μετά από συντήρηση.

8.2.3 Ο μισθωτής ενός αεροπλάνου πρέπει να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των 8.2.1 και 8.2.2, σαν κατάλληλα, ενώ το αεροπλάνο έχει εκμισθωθεί.

Σημείωση.- Τα αρχεία συντήρησης ή τα σχετικά έγγραφα, εκτός από ένα πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας σε ισχύ, δεν χρειάζεται να βρίσκονται πάνω στο αεροπλάνο κατά τη διάρκεια διεθνών πτήσεων.

8.3 Πληροφορίες συνεχούς πτητικής ικανότητας

Ο ιδιοκτήτης ενός αεροπλάνου πάνω από 5 700 kg μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης , ή, στην περίπτωση που μισθώνεται, ο μισθωτής , πρέπει , όπως καθορίζεται από το Κράτος Νηολόγησης , να διασφαλίζει ότι οι πληροφορίες που προκύπτουν από τη λειτουργική εμπειρία όσον αφορά τη συνεχή πτητική ικανότητα , μεταβιβάζονται όπως απαιτείται από το Παράρτημα 8, Μέρος II, 4.3.5 και 4.3.8.

8.4 Τροποιήσεις και επισκευές

Όλες οι τροποποιήσεις και οι επισκευές πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις πτητικής ικανότητας που είναι αποδεκτές στο Κράτος νηολόγησης. Πρέπει να καθιερώνονται διαδικασίες για να διασφαλίζεται ότι τα τεκμηριωμένα στοιχεία κρατούνται επιβεβαιώνοντας συμμόρφωση με τις απαιτήσεις πτητικής ικανότητας.

8.5 Αποδέσμευση μετά από συντήρηση

8.5.1 Μία αποδέσμευση μετά από συντήρηση πρέπει να συμπληρώνεται και να υπογράφεται, όπως καθορίζεται από το Κράτος Νηολόγησης, για να πιστοποιείται ότι η εργασία συντήρησης που έγινε έχει ολοκληρωθεί ικανοποιητικά.

8.5.2 Μία αποδέσμευση μετά από συντήρηση πρέπει να περιλαμβάνει μια πιστοποίηση η οποία περιέχει:

α) βασικές λεπτομέρειες της συντήρησης που πραγματοποιήθηκε,

β) ημέρα κατά την οποία ολοκληρώθηκε μία τέτοια συντήρηση,

γ) την ταυτότητα του εγκεκριμένου οργανισμού συντήρησης, όταν έχει εφαρμογή, και

δ) την ταυτότητα του ατόμου ή των ατόμων που υπογράφουν την αποδέσμευση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9
ΠΛΗΡΩΜΑ ΠΤΗΣΗΣ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ

9.1 Προσόντα

Ο κυβερνήτης πρέπει να διασφαλίζει ότι οι άδειες κάθε μέλους πληρώματος πτήσης έχουν εκδοθεί ή είναι σε ισχύ από το Κράτος Νηολόγησης, έχουν την κατάλληλη ικανότητα και είναι σε ισχύ και πρέπει να είναι πεπεισμένος ότι τα μέλη του πληρώματος πτήσης είναι ικανά.

9.2 Σύνθεση του πληρώματος πτήσης

Ο αριθμός και η σύνθεση του πληρώματος πτήσης δεν πρέπει να είναι μικρότερος από αυτά που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτήσης ή σε άλλα έγγραφα που έχουν σχέση με το πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΟΣ ΦΩΤΙΣΜΟΣ ΑΕΡΟΠΛΑΝΩΝ
(Σημείωση. - Βλέπε Κεφάλαιο 6)

1. Ορολογία

Οι παρακάτω οι όροι που χρησιμοποιούνται σε αυτό το Παράρτημα, έχουν τις ακόλουθες έννοιες:

Γωνίες κάλυψης

α. Η γωνία κάλυψης Α σχηματίζεται από δύο τέμνοντα κάθετα επίπεδα τα οποία σχηματίζουν γωνίες 70 μοιρών προς τα δεξιά και 70 μοιρών προς τα αριστερά αντίστοιχα, κοιτώντας προς το πίσω μέρος του αεροσκάφους κατά μήκος του διαμήκη άξονα σε ένα κάθετο επίπεδο το οποίο περνά διαμέσου του διαμήκη άξονα.

β. Η γωνία κάλυψης F σχηματίζεται από δύο τέμνοντα κάθετα επίπεδα τα οποία σχηματίζουν γωνίες 110 μοιρών προς τα δεξιά και 110 μοιρών προς τα αριστερά αντίστοιχα, κοιτώντας προς τα εμπρός κατά μήκος του διαμήκη άξονα σε ένα κάθετο επίπεδο το οποίο περνά διαμέσου του διαμήκη άξονα.

γ. Η γωνία κάλυψης L, σχηματίζεται από δύο τέμνοντα κάθετα επίπεδα, ένα παράλληλο στο διαμήκη άξονα του αεροπλάνου, και το άλλο 110 μοίρες προς τα αριστερά του πρώτου, όταν κοιτάμε μπροστά κατά μήκος του διαμήκη άξονα.

δ. Η γωνία κάλυψης R σχηματίζεται από δύο τέμνοντα κάθετα επίπεδα, ένα παράλληλο στο διαμήκη άξονα του αεροπλάνου, και το άλλο 110 μοίρες προς τα δεξιά του πρώτου όταν κοιτάμε μπροστά κατά μήκος του διαμήκη άξονα.

Οριζόντιο επίπεδο. Το επίπεδο το οποίο περιέχει το διαμήκη άξονα και το κάθετο στο επίπεδο της συμμετρίας του αεροπλάνου.

Διαμήκης άξονας του αεροπλάνου. Ένας επιλεγμένος άξονας παράλληλος στην κατεύθυνση της πτήσης σε μια κανονική ταχύτητα πλεύσης, και περνώντας μέσα από το κέντρο βάρους του αεροπλάνου.

Παραχωρώντας προτεραιότητα. Ένα αεροπλάνο στην επιφάνεια του νερού «παραχωρεί προτεραιότητα «όταν βρίσκεται εν κινήσει και έχει ταχύτητα σχετική με το νερό

Υπό έλεγχο. Ένα αεροπλάνο στην επιφάνεια του νερού είναι «υπό έλεγχο«όταν είναι ικανό να εκτελεί ελιγμούς όπως απαιτούνται από τους Διεθνείς Κανονισμούς για την Αποφυγή Συγκρούσεων στη Θάλασσα με σκοπό την αποφυγή άλλων σκαφών.

Εν κινήσει. Ένα αεροπλάνο στην επιφάνεια του νερού είναι «εν κινήσει» όταν δεν βρίσκεται στην ξηρά ή δεν είναι δεμένο στο έδαφος ή σε οποιοδήποτε σταθερό αντικείμενο στην ξηρά ή στο νερό.

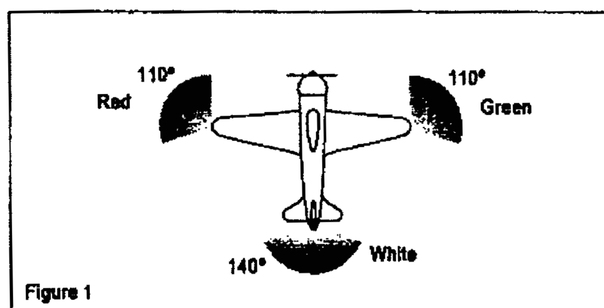
Κάθετα επίπεδα. Επίπεδα κάθετα στο οριζόντιο επίπεδο.

Ορατό. Ορατό το βράδυ με καθαρή ατμόσφαιρα.

2. Φώτα Πλοήγησης που πρέπει να επιδεικνύονται στον αέρα

Σημείωση. - Τα φώτα τα οποία καθορίζονται εδώ έχουν σκοπό να καλύψουν τις απαιτήσεις του Παραρτήματος 2 για φώτα πλοήγησης

Όπως επεξηγείται στο Σχέδιο 1, τα ακόλουθα διακριτικά φώτα πλοήγησης πρέπει να εκπέμπουν:



red = κόκκινο green = πράσινο white = λευκό

Σχέδιο 1

α. ένα κόκκινο φως το οποίο προβάλλεται πάνω και κάτω από το οριζόντιο επίπεδο διαμέσου της γωνίας κάλυψης L.

β. ένα πράσινο φως το οποίο προβάλλεται πάνω και κάτω από το οριζόντιο επίπεδο διαμέσου της γωνίας κάλυψης R.

γ. ένα άσπρο φως το οποίο προβάλλεται πάνω και κάτω από το οριζόντιο επίπεδο στο πίσω μέρος διαμέσου της γωνίας κάλυψης Α.

3. Φώτα τα οποία πρέπει να επιδεικνύονται στο νερό

3.1 Γενικά

Σημείωση. - Τα φώτα τα οποία καθορίζονται εδώ έχουν σκοπό να καλύψουν τις απαιτήσεις του Παραρτήματος 2 για φώτα που πρέπει να επιδεικνύονται από τα αεροπλάνα στο νερό.

Οι Διεθνείς Κανονισμοί για την Πρόληψη Συγκρούσεων στη Θάλασσα απαιτούν να επιδεικνύονται διαφορετικά φώτα σε κάθε μια από τις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) όταν είναι εν κινήσει

β) όταν ρυμουλκούν ένα άλλο σκάφος ή αεροπλάνο,

γ) όταν ρυμουλκούνται,

δ) όταν δεν είναι υπό έλεγχο και δεν δίνουν προτεραιότητα,

ε) όταν δίνουν προτεραιότητα αλλά δεν είναι υπό έλεγχο,

στ) όταν είναι δεμένα,

ζ) όταν είναι στο έδαφος.

Τα φώτα που απαιτούνται από τα αεροπλάνα σε κάθε περίπτωση περιγράφονται παρακάτω.

3.2 Όταν δίνουν προτεραιότητα

Όπως επεξηγείται στο Σχέδιο 2, τα ακόλουθα φαίνονται σαν σταθερά διακριτικά φώτα:

α) ένα κόκκινο φως που προβάλλεται πάνω και κάτω από την οριζόντια διαμέσου της αριστερής γωνίας κάλυψης L,

β) ένα πράσινο φως που προβάλλεται πάνω και κάτω από την οριζόντια διαμέσου της γωνίας κάλυψης R,

γ) ένα άσπρο φως που προβάλλεται πάνω και κάτω από την οριζόντια διαμέσου της γωνίας κάλυψης Α. και

δ) ένα άσπρο φως διαμέσου της γωνίας κάλυψης F

Τα φώτα που περιγράφονται στο α), β) και γ) πρέπει να είναι ορατά σε μία απόσταση τουλάχιστον 3.7 km (2 NM). Τα φώτα που περιγράφονται στο δ) πρέπει να είναι ορατά σε μία απόσταση 9.3 km (5 NM) όταν είναι τοποθετημένα σε ένα αεροπλάνο μήκους 20 m ή περισσότερο ή ορατά σε μία απόσταση 5.6 km (3 NM) όταν είναι τοποθετημένα σε ένα αεροπλάνο μήκους μικρότερου από 20 m.

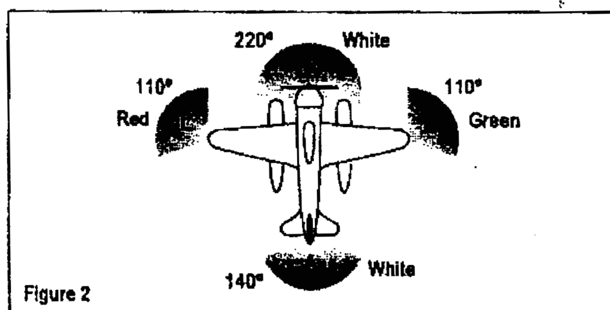


Figure 2

3.3 Όταν ρυμουλκεί ένα άλλο σκάφος ή αεροπλάνο.

Όπως επεξηγείται στο Σχέδιο 3 τα ακόλουθα φαίνονται σαν σταθερά διακριτικά φώτα::

α) τα φώτα που περιγράφονται στο παραπάνω 3.2,

β) ένα δεύτερο φώς που έχει τα ίδια χαρακτηριστικά με το φώς που περιγράφεται στο 3.2.δ. και είναι στηριγμένο σε μία κάθετη γραμμή τουλάχιστον 2 m πάνω ή κάτω από αυτό, και

γ) ένα κίτρινο φώς που έχει κατά τα άλλα τα ίδια χαρακτηριστικά όπως το φώς που περιγράφεται στο 3.2 γ) και είναι στηριγμένο σε μία κάθετη γραμμή τουλάχιστον 2 m πάνω από αυτό.

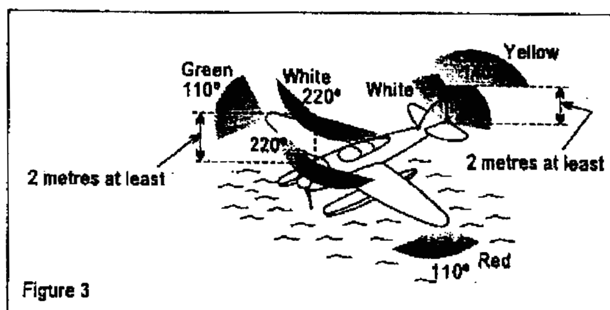


Figure 3

3.4 Όταν ρυμουλκείται

Τα φώτα που περιγράφονται στο 3.2 α), β) και γ) φαίνονται σαν σταθερά διακριτικά φώτα.

3.5 Όταν δεν είναι υπό έλεγχο και δεν παραχωρεί προτεραιότητα

Όπως επεξηγείται στο Σχέδιο 4, δύο σταθερά κόκκινα φώτα τοποθετημένα εκεί όπου μπορούν να φαίνονται καλύτερα, το ένα κάθετα πάνω από το άλλο και σε απόσταση μεταξύ τους όχι μικρότερη από 1 m, και τέτοιου χαρακτήρα ώστε να είναι ορατά από όλες τις πλευρές του ορίζοντα σε μία απόσταση όχι μικρότερη από 3.7 km (2 NM).

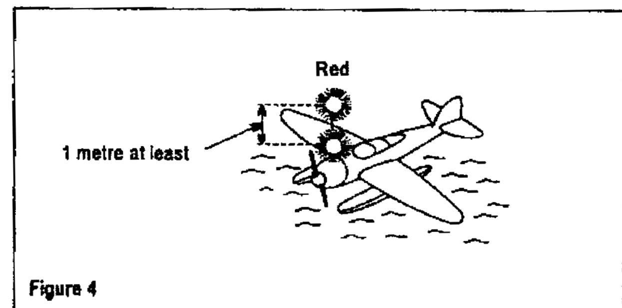


Figure 4

3.6 Όταν παραχωρεί προτεραιότητα αλλά δεν είναι υπό έλεγχο

Όπως επεξηγείται στο Σχέδιο 5, τα φώτα που περιγράφονται στο 3.5 συν τα φώτα που περιγράφονται στο 3.2 α), β) και γ).

Σημείωση.- Η επίδειξη των φώτων που περιγράφονται στα παραπάνω 3.5 και 3.6 πρέπει να λαμβάνεται από άλλο αεροσκάφος σαν σήματα ότι το αεροπλάνο που τα εκπέμπει δεν είναι υπό έλεγχο και γι' αυτό δεν μπορεί να βγει από την πορεία. Δεν είναι σήματα αεροπλάνων σε κίνδυνο που απαιτούν βοήθεια.

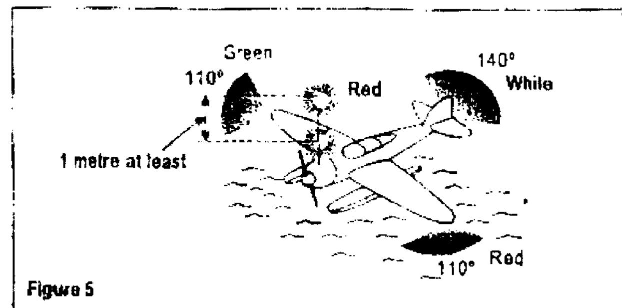


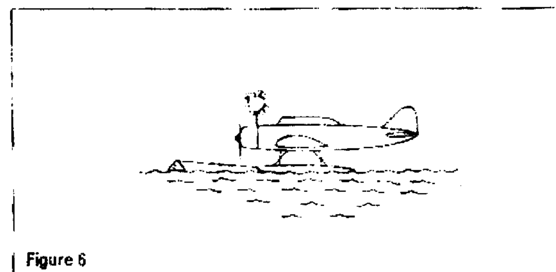
Figure 5

3.7 Όταν είναι δεμένο

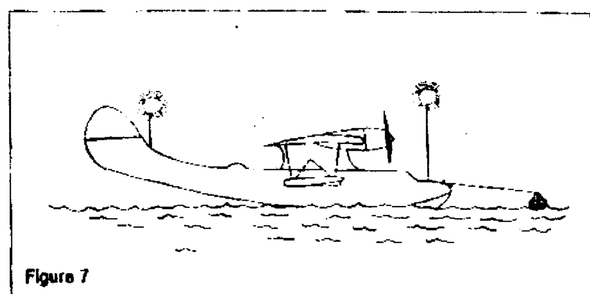
α. Εάν είναι μικρότερο από 50 μέτρα σε μήκος, εκεί όπου μπορεί να φαίνεται καλύτερα, ένα λευκό σταθερό φως (Σχέδιο 6), ορατό από όλα τα σημεία του ορίζοντα σε απόσταση τουλάχιστο 3.7 km (2 NM)

β. Εάν είναι 50 μέτρα ή περισσότερα σε μήκος, εκεί όπου μπορεί να φαίνεται καλύτερα ένα σταθερό άσπρο φως μπροστά και ένα σταθερό άσπρο πίσω φως (Σχέδιο 7), και τα δύο ορατά από όλα τα σημεία του ορίζοντα σε μια απόσταση τουλάχιστον 5.6 km (3 NM).

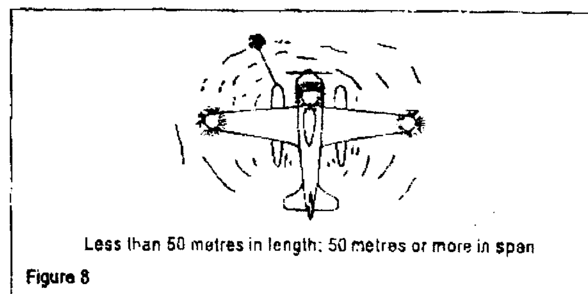
γ. Εάν είναι 50 μέτρα ή περισσότερα σε εκπέτασμα ένα σταθερό άσπρο φως σε κάθε πλευρά (Σχέδια 8 και 9) για


Figure 6

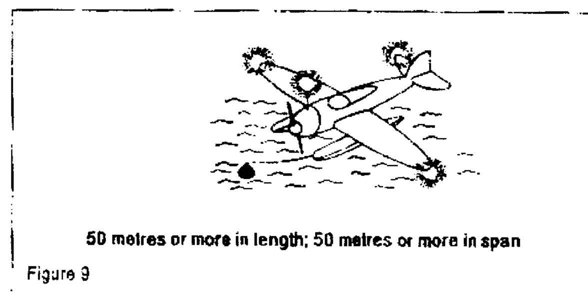
Σχέδιο 6



Σχέδιο 7



Σχέδιο 8



Σχέδιο 9

να δείχνουν το μέγιστο εκπέτασμα και να είναι ορατά, εφόσον αυτό είναι πρακτικό, από όλα τα σημεία του ορίζοντα σε απόσταση τουλάχιστον 1.9 km (1 NM)

3.8 Όταν βρίσκεται στην ξηρά

Τα φώτα τα οποία περιγράφονται στο 3.7 και πρόσθετα δύο σταθερά κόκκινα φώτα σε κάθετη γραμμή, τουλάχιστον 1 μέτρο απόσταση μεταξύ τους έτσι τοποθετημένα ώστε να είναι ορατά από όλα τα σημεία του ορίζοντα.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Α. ΑΠΟΤΥΠΩΤΕΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΠΤΗΣΗΣ
Συμπληρωματικό στο 6.10

Εισαγωγή

Το υλικό σε αυτό το Προσάρτημα αφορά τους αποτυπωτές στοιχείων πτήσης οι οποίοι προορίζονται για εγκατάσταση σε αεροπλάνα τα οποία εμπλέκονται στη διεθνή αεροναυτιλία. Οι αποτυπωτές στοιχείων πτήσης αποτελούνται από δύο συστήματα - έναν αποτυπωτή στοιχείων πτήσης και έναν αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης . Οι αποτυπωτές στοιχείων πτήσης ταξινομούνται σε Τύπο I και Τύπο II ανάλογα με τον αριθμό των παραμέτρων που πρόκειται να καταγραφούν..

1. Αποτυπωτής στοιχείων πτήσης (FDR)

1.1 Γενικές απαιτήσεις

1.1.1 Ο αποτυπωτής πρέπει να καταγράφει συνεχώς κατά τη διάρκεια της πτήσης.

1.1.2 Το κουτί του αποτυπωτή πρέπει:

α) να είναι βαμμένο με ένα ξεχωριστό πορτοκαλί ή κίτρινο χρώμα

β) να φέρει ανακλαστικό υλικό για να διευκολύνεται ο εντοπισμός του, και

γ) να έχει με ασφάλεια προσαρτημένη μια αυτόματα ενεργοποιούμενη υποβρύχια συσκευή εντοπισμού.

1.1.3 Ο αποτυπωτής πρέπει να εγκαθίσταται έτσι ώστε:

α) η πιθανότητα ζημιάς στην καταγραφή να ελαχιστοποιείται. Για να πληρούται αυτή η απαίτηση, μπορεί να τοποθετείται όσο πιο πίσω είναι πρακτικά δυνατό. Στην περίπτωση αεροπλάνων με συμπίεση, μπορεί να τοποθετείται κοντά στο πίσω διαχωριστικό τοίχωμα πίεσης.

β) να λαμβάνει την ηλεκτρική του ισχύ από ένα δίαυλο ο οποίος παρέχει τη

μέγιστη αξιοπιστία για λειτουργία του αποτυπωτή χωρίς να θέτει σε κίνδυνο τη λειτουργία σε ουσιαστικά ή επείγοντα φορτία, και

γ) να υπάρχει ένα ακουστικό ή οπτικό μέσο για τον έλεγχο πριν από την πτήση ότι ο αποτυπωτής λειτουργεί κατάλληλα.

1.2 Παράμετροι που πρέπει να καταγράφονται

1.2.1 Αποτυπωτής στοιχείων πτήσης Τύπου I. Αυτός ο αποτυπωτής πρέπει να είναι ικανός να καταγράφει, ανάλογα με το αεροπλάνο, τουλάχιστον τις 32 παραμέτρους στον Πίνακα Α-1. Ωστόσο, άλλοι παράμετροι μπορούν να αντικαθίστανται ανάλογα με τον τύπο του αεροπλάνου και τα χαρακτηριστικά του εξοπλισμού καταγραφής.

1.2.2 Αποτυπωτής στοιχείων πτήσης Τύπου II. Αυτός ο αποτυπωτής πρέπει να είναι ικανός να καταγράφει, ανάλογα με το αεροπλάνο, τουλάχιστον τις πρώτες 15 παραμέτρους στον Πίνακα Α-1. Ωστόσο, άλλες παράμετροι μπορούν να αντικαθίστανται ανάλογα με τον τύπο του αεροπλάνου και τα χαρακτηριστικά του εξοπλισμού καταγραφής.

1.3 Πρόσθετες Πληροφορίες

1.3.1 Η κλίμακα μέτρησης, η οποία καταγράφει τις διακοπές και την ακρίβεια των παραμέτρων στον εγκατεστημένο εξοπλισμό, συνήθως εξακριβώνεται με μεθόδους που είναι εγκεκριμένες από την κατάλληλη αρχή πιστοποίησης.

1.3.2 Ο κατασκευαστής συνήθως εφοδιάζει την εθνική αρχή πιστοποίησης με τις ακόλουθες πληροφορίες όσον αφορά τον αποτυπωτή στοιχείων πτήσης:

α) οδηγίες λειτουργίας από τον κατασκευαστή, περιορισμούς εξοπλισμού και διαδικασίες εγκατάστασης.

β) προέλευση παραμέτρου ή πηγή και εξισώσεις οι οποίες σχετίζουν καταμετρήσεις με μονάδες μέτρησης, και

γ) αναφορές δοκιμών από τον κατασκευαστή.

1.3.3 Έγγραφα τα οποία αφορούν την κατανομή παραμέτρων, τις εξισώσεις μετατροπής, την περιοδική διακρίβωση και άλλες πληροφορίες ικανότητας για χρήση/συντήρηση μπορούν να διατηρούνται από τον αερομεταφορέα. Τα έγγραφα πρέπει να είναι επαρκή προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι οι αρχές διερεύνησης ατυχήματος έχουν τις απαραίτητες πληροφορίες για να διαβάζουν τα στοιχεία σε μηχανολογικές μονάδες.

2. Αποτυπωτής ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης (CVR)

2.1 Γενικές απαιτήσεις

2.1.1 Ο αποτυπωτής πρέπει να είναι σχεδιασμένος έτσι ώστε να καταγράφει τουλάχιστον τα ακόλουθα:

α) επικοινωνίες ομιλίας που μεταδίδονται από ή λαμβάνονται στο αεροπλάνο από τον ασύρματο,

β) ακουστικό περιβάλλον στο θάλαμο διακυβέρνησης,

γ) επικοινωνίες ομιλίας των μελών του πληρώματος πτήσης στο θάλαμο διακυβέρνησης χρησιμοποιώντας το εσωτερικό σύστημα επικοινωνίας του αεροπλάνου,

δ) φωνητικά ή ακουστικά σήματα τα οποία αναγνωρίζουν βοηθήματα ναυτιλίας ή προσέγγισης που εισάγονται στο ακουστικό ή στο μικρόφωνο,

ε) επικοινωνίες ομιλίας των μελών του πληρώματος πτήσης που χρησιμοποιούν το σύστημα για να απευθύνονται στους επιβάτες, αν είναι εγκαταστημένο, και

ζ) ψηφιακή επικοινωνία με την ATS, εκτός αν καταγράφεται από τον αποτυπωτή στοιχείων πτήσης.

2.1.2 Το κουτί του αποτυπωτή πρέπει να:

α) είναι βαμμένο με διακριτικό πορτοκαλί ή κίτρινο χρώμα,

β) φέρει αντανακλαστικό υλικό για να διευκολύνει τον εντοπισμό του, και

γ) έχει προσαρτημένη με ασφάλεια μία συσκευή η οποία βρισκόμενη κάτω από το νερό ενεργοποιείται αυτόματα.

2.1.3 Προκειμένου να βοηθάνε στη φωνητική και ακουστική διάκριση, πρέπει να βρίσκονται μικρόφωνα στο θάλαμο διακυβέρνησης στην καλύτερη θέση για να καταγράφουν τις επικοινωνίες ομιλίας που προέρχονται από τις θέσεις κυβερνήτη και συγκυβερνήτη και τις επικοινωνίες ομιλίας άλλων μελών του πληρώματος στο θάλαμο διακυβέρνησης όταν απευθύνονται σ' εκείνες τις θέσεις. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί καλύτερα καλωδιώνοντας τα κατάλληλα μικρόφωνα κάσκας χειριστών για να καταγράφουν συνέχεια σε χωριστά κανάλια.

2.1.4 Ο αποτυπωτής πρέπει να είναι εγκατεστημένος έτσι ώστε:

α) η πιθανότητα ζημιάς στην καταγραφή να ελαχιστοποιείται. Για να επιτυγχάνεται αυτή η απαίτηση πρέπει να βρίσκεται όσο πιο πίσω είναι πρακτικά δυνατό. Στην περίπτωση αεροπλάνων με θάλαμο συμπίεσης πρέπει να βρίσκεται κοντά στο πίσω διάφραγμα πίεσης.

β) να λαμβάνει την ηλεκτρική του ισχύ από ένα διανομέα ο οποίος παρέχει τη μέγιστη αξιοπιστία για λειτουργία του αποτυπωτή χωρίς να υπάρχει κίνδυνος λειτουργίας για σημαντικά φορτία ή φορτία επείγουσας ανάγκης.

γ) να υπάρχει ένα ακουστικό ή οπτικό μέσον για έλεγχο του αποτυπωτή για σωστή λειτουργία, πριν από την πτήση, και

δ) αν ο αποτυπωτής έχει μία μεγάλη συσκευή σβησίματος, η εγκατάσταση πρέπει να είναι σχεδιασμένη για να προλαμβάνει λειτουργία της συσκευής κατά τη διάρκεια της πτήσης ή σε περίπτωση συντριβής.

2.2 Απαιτήσεις επιδόσεων

2.2.1 Ο αποτυπωτής μπορεί να καταγράφει τουλάχιστον τέσσερα ίχνη εγγραφής ταυτόχρονα. Προκειμένου να εξασφαλίζεται ακριβής συσχετισμός του χρόνου μεταξύ των ιχνών εγγραφής, ο αποτυπωτής πρέπει να καταγράφει σε σειριακή μορφή. Αν χρησιμοποιείται μία διαμόρφωση διπλής φοράς, η σειριακή μορφή και η κατανομή του ίχνους εγγραφής μπορούν να διατηρούνται σε δύο κατευθύνσεις.

2.2.2 Η προτιμητέα κατανομή του ίχνους εγγραφής είναι η ακόλουθη:

Ίχνος εγγραφής 1 - ακουστικά του συγκυβερνήτη και μικρόφωνο κάσκας χειριστή

Ίχνος εγγραφής 2 - ακουστικά του συγκυβερνήτη και μικρόφωνο κάσκας χειριστή

Ίχνος εγγραφής 3 - μικρόφωνο περιοχής

Ίχνος εγγραφής 4 - αναφορά χρόνου συν το ακουστικό του τρίτου και τέταρτου μέλους του πληρώματος και μικρόφωνο κάσκας, εφόσον έχει εφαρμογή.

Σημείωση 1. - Το ίχνος εγγραφής 1 βρίσκεται πιο κοντά στη βάση της κεφαλής καταγραφής.

Σημείωση 2. - Η προτιμητέα κατανομή του ίχνους εγγραφής προϋποθέτει χρήση μηχανισμών μεταφοράς συμβατικής μαγνητικής ταινίας και καθορίζεται γιατί οι εξωτερικές άκρες της ταινίας έχουν μεγαλύτερο κίνδυνο καταστροφής από ότι το μέσον αυτής. Δεν αποκλείεται χρήση εναλλακτικών μέσων καταγραφής όπου τέτοιοι περιορισμοί μπορεί να μην έχουν εφαρμογή.

2.2.3 Ο αποτυπωτής, όταν ελέγχεται με μεθόδους εγκεκριμένες από την αρμόδια αρχή πιστοποίησης, πρέπει να επιδεικνύεται ότι είναι κατάλληλος για ακραίο περιβάλλον πάνω από το οποίο είναι σχεδιασμένος να λειτουργεί.

2.2.4 Πρέπει να παρέχονται μέσα για ακριβή συσχετισμό του χρόνου μεταξύ του αποτυπωτή στοιχείων πτήσης και του αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης.

Σημείωση.- Μία μέθοδος επίτευξής του είναι να βάζουμε το σήμα χρόνου του FDR πάνω στον CVR.

2.3 Πρόσθετες πληροφορίες

2.3.1 Ο κατασκευαστής συνήθως παρέχει στην εθνική αρχή πιστοποίησης τις ακόλουθες πληροφορίες όσον αφορά τον αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης:

α) οδηγίες λειτουργίας του κατασκευαστή, περιορισμούς εξοπλισμού και διαδικασίες εγκατάστασης, και

β) εκθέσεις ελέγχων του κατασκευαστή.

3. Επιθεωρήσεις των συστημάτων αποτυπωτών στοιχείων πτήσης και ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης

3.1 Πριν από την πρώτη πτήση της ημέρας, ο ενσωματωμένος εξοπλισμός ελέγχου στο θάλαμο διακυβέρνησης για τους CVR, FDR και τη Μονάδα Απόκτησης Στοιχείων πτήσης (FDAU) πρέπει να ελέγχεται, αν είναι εγκατεστημένος.

3.2 Οι ετήσιες επιθεωρήσεις πρέπει να πραγματοποιούνται ως εξής:

α) η ανάγνωση των στοιχείων που έχουν καταγραφεί από τους FDR και CVR πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο αποτυπωτής λειτουργεί σωστά για την ονομαστική διάρκεια της καταγραφής,

β) Η ανάλυση του FDR μπορεί να αξιολογεί την ποιότητα των καταγραφομένων στοιχείων για να καθορίζει εάν το ελάχιστο ποσοστό λάθους είναι μέσα στα αποδεκτά όρια και να καθορίζει τη φύση και την κατανομή των λαθών,

γ) μπορεί να εξετάζεται μια πλήρης πτήση από τον FDR σε τεχνικές μονάδες για να αξιολογείται η εγκυρότητα όλων των καταγραφεισών παραμέτρων. Ιδιαίτερη προσοχή μπορεί να δίνεται στις παραμέτρους από αισθητήρες οι οποίοι είναι συνδεδεμένοι στον FDR. Οι παράμετροι οι οποίες λαμβάνονται από την κύρια γραμμή ηλεκτρικής ενέργειας του αεροσκάφους δεν χρειάζεται να ελέγχο-

νται εάν η ικανότητα σε χρήση τους μπορεί να ανιχνεύεται από άλλα συστήματα αεροσκάφους,

δ) η συσκευή ανάγνωσης μπορεί να έχει το κατάλληλο λογισμικό για να μετατρέπει με ακρίβεια τις καταγραφείσες τιμές σε τεχνικές μονάδες και να καθορίζει την κατάσταση των διακεκριμένων σημάτων.

ε) μια ετήσια εξέταση του καταγραφέντος σήματος στον CVR μπορεί να εκτελείται με επανάληψη της καταγραφής του CVR. Εφόσον ο CVR είναι εγκατεστημένος στο αεροσκάφος μπορεί να καταγράφει σήματα ελέγχου από κάθε πηγή αεροσκάφους και από σχετικές εξωτερικές πηγές για να διασφαλίζεται ότι όλα τα απαιτούμενα σήματα πληρούν τα κατανοητά πρότυπα, και

στ) όπου είναι πρακτικά δυνατό, κατά τη διάρκεια της ετήσιας εξέτασης, μπορεί να εξετάζεται ένα δείγμα από εγγραφές του CVR κατά την πτήση για να αποδεικνύεται ότι η κατανόηση του σήματος είναι αποδεκτή.

3.3 Τα συστήματα αποτυπωτή στοιχείων πτήσης μπορεί να θεωρούνται ότι είναι ακατάλληλα για χρήση εάν υπάρχει μια σημαντική περίοδος κακής ποιότητας στοιχείων, μη κατανοητών σημάτων ή εάν μία ή περισσότερες από τις υποχρεωτικές παραμέτρους δεν καταγράφονται σωστά.

3.4 Μια αναφορά της ετήσιας επιθεώρησης μπορεί να είναι διαθέσιμη μετά από αίτηση στην κανονιστική αρχή του Κράτους με σκοπό την παρακολούθηση.

3.5 Διακρίβωση του συστήματος του FDR:

α) το σύστημα του FDR μπορεί να διακριβώνεται ξανά τουλάχιστον κάθε πέντε χρόνια προκειμένου να προσδιορίζονται οποιεσδήποτε διαφορές στο πρόγραμμα τεχνικών μετατροπών για τις υποχρεωτικές παραμέτρους, και να διασφαλίζεται ότι οι παράμετροι καταγράφονται μέσα στα πλαίσια ανοχών της διακρίβωσης , και

β) όταν οι παράμετροι του ύψους και της ταχύτητας του αέρα παρέχονται από αισθητήρες οι οποίοι είναι συνδε-

Πίνακας Α-Ι

Παράμετροι για Αποτυπωτές Στοιχείων Πτήσης

Αριθμός σειράς	Παράμετρος	Εύρος Μέτρησης	Χρονικό διάστημα καταγραφής (δευτερόλεπτα)	Όρια ακριβείας (εισαγωγή αισθητήρα σε σύγκριση με την ανάγνωση του FDR)
1	Χρόνος (UTC όταν είναι διαθέσιμος , διαφορετικά περασμένος χρόνος	24 ώρες	4	±0.125% την ώρα
2	Ύψος πίεσης	-300m (-1.000 ft) σε μέγιστο πιστοποιημένο ύψος α/φους + 1500 m (+5.000 ft)	1	±30 m σε ±200 m (±100 σε ±700 ft)
3	Ενδεικνυόμενα ταχύτητα αέρα	95 km/h(50 kt) σε μέγιστη Vso *(Σημείωση 1)* Vso σε 1.2 VD *(Σημείωση. 2)*	1	±5% ±3%
4	Πορεία	360°	1	±2%
5	Κανονική επιτάχυνση	-3 g μέχρι +6 g	0.125	±1% μέγιστης εμβέλειας εκτός από λάθος αναφοράς ±5%
6	Στάση πρόνευσης	±75°	1	±2°
7	Στάση διατοιχισμού	±180	1	±2°
8	Ρύθμιση εκπομπής ασυρμάτου	Ανοικτός-κλειστός (μία επιλογή)	1	±2°
9	Ισχύς σε κάθε κινητήρα *(Σημείωση 3)*	Πλήρης εμβέλει	1 (ανά κινητήρα)	±2%

10	Χείλος εκφυγής πτερυγίου καμπυλότητας ή επιλογή χειρισμού από το θάλαμο διακυβέρνησης	Πλήρης εμβέλεια ή κάθε διακεκριμένη θέση	2	±5% ή όπως ο ενδείκτης του χειριστή
11	Χείλος προσβολής πτερυγίου καμπυλότητας ή επιλογή από το θάλαμο διακυβέρνησης	Πλήρης εμβέλεια ή κάθε διακεκριμένη θέση	2	±5% ή όπως ο ενδείκτης του χειριστή
12	Θέση αναστροφής ώσης	Στοιβαγμένο, στη διαμετακόμιση, και αναστροφή	1 (ανά κινητήρα)	
13	Επιλογή επίγειου φθορέα άντωσης /αερόφρενου	Πλήρης εμβέλεια ή κάθε διακεκριμένη θέση	1	±25 εκτός αν απαιτείται μοναδικά μεγαλύτερη ακρίβεια
14	Εξωτερική θερμοκρασία αέρα	Εμβέλεια αισθητήρα	2	±2°C
15	Αυτόματος πιλότος/ αυτόματος μοχλός ισχύος/μορφή AFCS και κατάσταση εμπλοκής	Ένας κατάλληλος συνδυασμός	1	
16	Διαμήκης επιτάχυνση	±1 g	0.25	±1.5% μέγιστη εμβέλεια εκτός από λάθος αναφοράς ±5%
17	Εγκάρσια επιτάχυνση	±1 g	0.25	±1.5% μέγιστη εμβέλεια εκτός από λάθος αναφοράς ±5%

18	Εισαγωγή από το χειριστή και/ή θέση επιφανειών ελέγχου-βασικά χειριστήρια (πρόνευση, περιστροφή, εκτροπή) *(Σημείωση 4)*	Πλήρης εμβέλεια	1	±2° εκτός αν απαιτείται μοναδικά μεγαλύτερη ακρίβεια
19	Θέση ζυγοστάθμισης πρόνευσης	Πλήρης εμβέλεια	1	±3% εκτός αν απαιτείται μοναδικά μεγαλύτερη ακρίβεια
20	Ραδιο-υψόμετρο	-6 m μέχρι 750 m (-20 ft μέχρι 2500 ft)	1	±0.6 m (±2 ft) ή ±3% οποιοδήποτε είναι μεγαλύτερο κάτω από 150 m (500ft) και ±5% πάνω από 150 m (500 ft)
21	Απόκλιση ίχνους κατολίσθησης	Εμβέλεια σήματος	1	±3%
22	Απόκλιση πομπού εντοπισμού	Εμβέλεια σήματος	1	±3%
23	Διέλευση ραδιοφάρου	Ξεχωριστό	1	
24	Κύρια προειδοποίηση	Ξεχωριστό	1	
25	Επιλογή συχνότητας NAV 1 και 2 *(Σημείωση 5)*	Πλήρης εμβέλεια	4	Όπως εγκαταστάθηκε
26	Απόσταση DME 1 και 2 *(Σημειώσεις 5 και 6)*	0 – 370 km	4	Όπως εγκαταστάθηκε
27	Κατάσταση διακόπτη συστήματος προσγείωσης	Ξεχωριστό	1	
28	GPWS (σύστημα προειδοποίησης εγγύτητας εδάφους)	Ξεχωριστό	1	
29	Γωνία προσβολής	Πλήρης εμβέλεια	0.5	Όπως εγκαταστάθηκε

30	Υδραυλικά, κάθε σύστημα (χαμηλή πίεση)	Ξεχωριστό	2	
31	Στοιχεία ναυτιλίας (γεωγραφικό πλάτος και μήκος, ταχύτητα εδάφους και γωνία έκπτωσης) *(Σημείωση 7)*	Όπως εγκαταστάθηκε	1	Όπως εγκαταστάθηκε
32	Σύστημα προσγείωσης ή θέση επιλογέα συστήματος προσγείωσης	Ξεχωριστό	4	Όπως εγκαταστάθηκε

δεμένοι στο σύστημα του FDR, μπορεί να γίνεται ξανά μία διακρίβωση όπως προτείνεται από τον κατασκευαστή του αισθητήρα, ή τουλάχιστον κάθε δύο χρόνια.

Σημείωση.- Οι πρώτες 15 παράμετροι ικανοποιούν τις απαιτήσεις για FDR Τύπου ΙΙ

Σημείωση. - Οι προηγούμενες 32 παράμετροι ικανοποιούν τις απαιτήσεις για FDR Τύπου Ι.

Σημειώσεις. -

1. VSo ταχύτητα απώλειας στήριξης ή ελάχιστη σταθερή ταχύτητα πτήσης σε διαμόρφωση προσγείωσης
2. VD ταχύτητα βύθισης σχεδίασης
3. Καταγραφή ικανοποιητικών εισαγωγών για τον καθορισμό της ισχύος
4. Για αεροπλάνα με συμβατικά συστήματα ελέγχου, ισχύει το «ή». Για αεροπλάνα χωρίς μηχανικά συστήματα ελέγχου ισχύει το «και». Σε αεροπλάνα με διαιρούμενες επιφάνειες, ένας κατάλληλος συνδυασμός από εισαγωγές είναι αποδεκτός αντί για καταγραφή κάθε επιφάνειας χωριστά.
5. Εάν υπάρχει διαθέσιμο σήμα σε ψηφιακή μορφή.
6. Η καταγραφή του γεωγραφικού μήκους και πλάτους από INS ή άλλο σύστημα πλοήγησης είναι ένα προτιμητέο εναλλακτικό σύστημα.
7. Εάν υπάρχουν σήματα άμεσα διαθέσιμα

Αν είναι διαθέσιμη περαιτέρω χωρητικότητα καταγραφής, μπορεί να εξετάζεται η καταγραφή των παρακάτω πρόσθετων πληροφοριών:

α) πληροφορίες λειτουργίας από συστήματα ψηφιακής οθόνης, τέτοια όπως συστήματα ηλεκτρονικών οργάνων πτήσης (EFIS), .κεντρικό ηλεκτρονικό σύστημα παρακολούθησης λειτουργίας αεροσκάφους (ECAM) και σύστημα ενδείξεων κινητήρων και προειδοποίησης πληρώματος (EICAS). Χρησιμοποιείστε την ακόλουθη σειρά προτεραιότητας:

1) παράμετροι που επιλέγονται από το πλήρωμα πτήσης που έχουν σχέση με το επιθυμητό ίχνος πτήσης, π.χ ρύθμιση βαρομετρικής πίεσης, επιλεγέν ύψος, επιλεγείσα ταχύτητα αέρα, αποφασιστικό σχετικό ύψος, και εμπλοκή του αυτόματου συστήματος πτήσης και ενδείξεις μεθόδου αν δεν καταγράφονται από άλλη πηγή,

2) κατάσταση επιλογής συστήματος οθόνης, π.χ SECTOR, PLAN, ROSE, NAV, WXR, COMPOSITE, COPY, κλπ.

3) Προειδοποιήσεις και συναγερμοί,

4) Η ομοιότητα των επιδεικνυομένων σελίδων για διαδικασίες επείγουσας ανάγκης και καταλόγων ελέγχου ενεργειών.

β) πληροφορίες επιβράδυνσης, συμπεριλαμβανόμενης και της πέδησης για χρήση κατά την εξέταση υπέρβασης των ορίων προσγειώσεων και αποτυχημένων απογειώσεων, και

γ) πρόσθετες παράμετροι κινητήρων (EPR, NI, EGT, ροή καυσίμου, κλπ)

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Β
ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΚΑΙ ΧΡΗΣΗ ΟΞΥΓΟΝΟΥ
Συμπληρωματικό στο 4.9

Εισαγωγή

Η επίδοση των μελών του πληρώματος και η καλή υγεία των επιβατών κατά τη διάρκεια των πτήσεων σε τέτοια ύψη όπου η έλλειψη οξυγόνου μπορεί να προκαλέσει εξασθένηση δυνάμεων είναι σημαντικού ενδιαφέροντος. Η έρευνα η οποία γίνεται σε θαλάμους που προσομοιάζουν ύψη ή έκθεση σε ύψη βουνού αποδεικνύει ότι η ανθρώπινη αντοχή μπορεί να έχει σχέση με το ανάλογο ύψος και το χρόνο έκθεσης σε αυτό. Το αντικείμενο αντιμετωπίζεται με λεπτομέρεια στο Εγχειρίδιο Ιατρικής Πολιτικής Αεροπορίας (Έγγραφο 8984). Εν όψει των παραπάνω και για να βοηθηθεί περαιτέρω ο κυβερνήτης στην παροχή οξυγόνου που απαιτείται σύμφωνα με το 4.9 του παρόντος Παραρτήματος, οι ακόλουθες κατευθυντήριες γραμμές , οι οποίες λαμβάνουν υπόψη τις απαιτήσεις που ήδη έχουν καταρτισθεί στο Παράρτημα 6, Μέρος Ι, θεωρούνται σχετικές.

1. Παροχή Οξυγόνου

1.1 Μια πτήση που πρέπει να γίνει σε ύψη στα οποία η ατμοσφαιρική πίεση σε θαλάμους πληρώματος θα είναι λιγότερη από 700 hPa δεν πρέπει να ξεκινήσει παρά μόνο εάν φέρεται αποθηκευμένο επαρκές οξυγόνο για παροχή:

α.) σε όλα τα μέλη του πληρώματος και τουλάχιστον στο 10 τοις εκατό των επιβατών για οποιαδήποτε περίοδο μεγαλύτερη των 30 λεπτών που η πίεση στους θαλάμους

που είναι κατειλημμένοι από αυτούς είναι μεταξύ 700 hPa και 620 hPa, και

β) σε όλα τα μέλη του πληρώματος και τους επιβάτες για οποιαδήποτε περίοδο που η ατμοσφαιρική πίεση σε θαλάμους που είναι κατειλημμένοι από αυτούς είναι λιγότερη από 620 hPa.

1.2 Μια πτήση που πρέπει να γίνει με αεροπλάνο με συμπιεζόμενη καμπίνα δεν πρέπει να ξεκινήσει, παρά μόνο εάν φέρεται επαρκής ποσότητα αποθηκευμένου οξυγόνου για παροχή σε όλα τα μέλη του πληρώματος και στους επιβάτες, ανάλογα με τις συνθήκες της πτήσης, και στην περίπτωση που υπάρχει απώλεια συμπίεσης, για την περίοδο που η ατμοσφαιρική πίεση θα είναι λιγότερη από 700hPa σε οποιονδήποτε θάλαμο που είναι κατειλημμένος από αυτούς. Επιπλέον, όταν ένα αεροπλάνο πετάει σε ύψη πτήσης στα οποία η ατμοσφαιρική πίεση είναι λιγότερη από 376hPa, ή αν πετάει σε ύψη πτήσης στα οποία η ατμοσφαιρική πίεση είναι μεγαλύτερη από 376hPa και δεν μπορεί να κατέβει με ασφάλεια μέσα σε τέσσερα λεπτά σε ένα ύψος πτήσης στο οποίο η ατμοσφαιρική πίεση είναι ίση με 620hPa, δεν πρέπει να υπάρχει λιγότερο από 10 λεπτά παροχή για τα άτομα που βρίσκονται στο χώρο του θαλάμου των επιβατών.

2. Χρήση Οξυγόνου

2.1 Όλα τα μέλη του πληρώματος πτήσης, όταν απασχολούνται στην εκτέλεση των καθηκόντων τους που είναι απαραίτητα για τη λειτουργία ενός αεροπλάνου εν πτήσει, μπορούν να χρησιμοποιούν το οξυγόνο συνεχώς όταν οι περιστάσεις επιβάλλουν την παροχή του όπως έχει υποδειχθεί ότι είναι απαραίτητο στο 1.1 και 1.2.

2.2 Όλα τα μέλη του πληρώματος πτήσης αεροπλάνων με συμπιεζόμενη καμπίνα τα οποία πετάνε πάνω από ένα ύψος όπου η ατμοσφαιρική πίεση είναι λιγότερη από 376hPa πρέπει να έχουν διαθέσιμο, σε θέση κατάλληλη για την πτήση, ένα τύπο μάσκας, ο οποίος πρέπει να παρέχει άμεσα οξυγόνο μετά από ζήτηση.

Σημείωση. - ΄Υψη κατά προσέγγιση στη Σταθερή Ατμόσφαιρα τα οποία αντιστοιχούν στις τιμές της απόλυτης πίεσης που χρησιμοποιούνται στο κείμενο είναι τα ακόλουθα:

Απόλυτη πίεση	Μέτρα	Πόδια
700 hPa	3 000	10 000
620 hPa	4 000	13 000
376 hPa	7 600	25 000

Άρθρο δεύτερο

Όπου στο παρόν Παράρτημα αναφέρεται ο όρος «Αρχή «εννοείται η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

Άρθρο τρίτο

Σε περίπτωση διαφορών ανάμεσα στο Αγγλικό και Ελληνικό κείμενο όπως αυτό παρατίθεται στο άρθρο πρώτο της παρούσης, κατισχύει το Αγγλικό πρωτότυπο της εκάστοτε ισχύουσας έκδοσης.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 1 Μαρτίου 2002

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * TELEX 223211 YPET GR * FAX 010 52 21 004
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: http: www.et.gr
e-mail: webmaster @ et.gr

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΔΗΜΟΣΙΕΥΜΑΤΩΝ Φ.Ε.Κ.: Τηλ. 1464

Πληροφορίες Α.Ε. - Ε.Π.Ε. και λοιπών Φ.Ε.Κ.: **010 527 9000**

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΠΩΛΗΣΗΣ Φ.Ε.Κ.

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - Βασ. Όλγας 227 - Τ.Κ. 54100 **(0310) 423 956**
ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Γούναρη και Εθν. Αντίστασης Τ.Κ. 185 31 **010 4135 228**
ΠΑΤΡΑ - Κορίνθου 327 - Τ.Κ. 262 23 **(0610) 638 109 -110**
ΙΩΑΝΝΙΝΑ - Διοικητήριο Τ.Κ. 450 44 **(06510) 87215**
ΚΟΜΟΤΗΝΗ - Δημοκρατίας 1 Τ.Κ. 691 00 **(05310) 22 858**
ΛΑΡΙΣΑ - Διοικητήριο Τ.Κ. 411 10 **(0410) 597449**
ΚΕΡΚΥΡΑ - Σαμαρά 13 Τ.Κ. 491 00 **(06610) 89 127 / 89 120**
ΗΡΑΚΛΕΙΟ - Πλ. Ελευθερίας 1, Τ.Κ. 711 10 **(0810) 396 223**
ΛΕΣΒΟΣ - Πλ. Κωνσταντινουπόλεως Τ.Κ. 811 00 Μυτιλήνη **(02510) 46 888 / 47 533**

ΤΙΜΗ ΠΩΛΗΣΗΣ ΦΥΛΛΩΝ ΕΦΗΜΕΡΙΔΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

Σε έντυπη μορφή:
- Για τα ΦΕΚ από 1 μέχρι 40 σελίδες 1 euro.
- Για τα ΦΕΚ από 40 σελίδες και πάνω η τιμή προσαυξάνεται κατά 0,05 euro για κάθε επιπλέον σελίδα.

Σε μορφή CD:

Τεύχος	Περίοδος	Τιμές σε EURO
Α.Ε. & Ε.Π.Ε.	Μηνιαίο	60
Α΄ και Β΄	3μηνιαίο	75
Α΄, Β΄ και Δ΄	3μηνιαίο	90
Α΄	Ετήσιο	180
Β΄	Ετήσιο	210
Γ	Ετήσιο	60
Δ΄	Ετήσιο	150
Παράρτημα	Ετήσιο	75

Τεύχος	Περίοδος	Τιμές σε EURO
Αναπτυξιακών Πράξεων και Συμβάσεων (Τ.Α.Π.Σ.)	Ετήσιο	75
Νομικών Προσώπων Δημοσίου Δικαίου (Ν.Π.Δ.Δ.)	Ετήσιο	75
Δελτίο Εμπορικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας (Δ.Ε.Β.Ι.)	Ετήσιο	75
Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου	Ετήσιο	75
Διακηρύξεων Δημοσίων Συμβάσεων	Ετήσιο	75

Η τιμή πώλησης του Τεύχους Α.Ε. & Ε.Π.Ε. σε μορφή CD - rom για δημοσιεύματα μετά το 1994 καθορίζεται σε 30 euro ανά τεμάχιο, ύστερα από σχετική παραγγελία.
Η τιμή διάθεσης φωτοαντιγράφων ΦΕΚ 0,15 euro ανά σελίδα

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ Φ.Ε.Κ.

	Σε έντυπη μορφή		Από το Internet	
Τεύχος	Κ.Α.Ε. Προϋπολογισμού 2531	Κ.Α.Ε. ΤΑΠΕΤ 3512	Κ.Α.Ε. Προϋπολογισμού 2531	Κ.Α.Ε. ΤΑΠΕΤ 3512
	euro	euro	euro	euro
Α΄ (Νόμοι, Π.Δ., Συμβάσεις κτλ.)	205	10,25	176	8,80
Β΄ (Υπουργικές αποφάσεις κτλ.)	293	14,65	205	10,25
Γ΄ (Διορισμοί, απολύσεις κτλ. Δημ. Υπαλλήλων)	59	2,95	ΔΩΡΕΑΝ	- -
Δ΄ (Απαλλοτριώσεις, πολεοδομία κτλ.)	293	14,65	147	7,35
Αναπτυξιακών Πράξεων και Συμβάσεων (Τ.Α.Π.Σ.)	147	7,35	88	4,40
Ν.Π.Δ.Δ. (Διορισμοί κτλ. προσωπικού Ν.Π.Δ.Δ.)	59	2,95	ΔΩΡΕΑΝ	- -
Παράρτημα (Προκηρύξεις θέσεων ΔΕΠ κτλ.)	30	1,50	ΔΩΡΕΑΝ	- -
Δελτίο Εμπορικής και Βιομ/κής Ιδιοκτησίας (Δ.Ε.Β.Ι.)	59	2,95	30	1,50
Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου (Α.Ε.Δ.)	ΔΩΡΕΑΝ	-	ΔΩΡΕΑΝ	- -
Προκηρύξεων Α.Σ.Ε.Π.	ΔΩΡΕΑΝ	-	ΔΩΡΕΑΝ	- -
Ανωνύμων Εταιρειών & Ε.Π.Ε.	2.054	102,70	587	29,35
Διακηρύξεων Δημοσίων Συμβάσεων (Δ.Δ.Σ.)	205	10,25	88	4,40
Α΄, Β΄ και Δ΄			352	17,60

Το κόστος για την ετήσια συνδρομή σε ηλεκτρονική μορφή για τα προηγούμενα έτη προσαυξάνεται πέραν του ποσού της ετήσιας συνδρομής του έτους 2002 κατά 6 euro ανά έτος παλαιότητας και κατά τεύχος

* Οι συνδρομές του εσωτερικού προπληρώνονται στις ΔΟΥ που δίνουν αποδεικτικό είσπραξης (διπλότυπο) το οποίο με τη φροντίδα του ενδιαφερομένου πρέπει να στέλνεται στην Υπηρεσία του Εθνικού Τυπογραφείου.
* Η πληρωμή του υπέρ ΤΑΠΕΤ ποσοστού που αντιστοιχεί σε συνδρομές, εισπράττεται και από τις ΔΟΥ.
* Οι συνδρομητές του εξωτερικού έχουν τη δυνατότητα λήψης των δημοσιευμάτων μέσω internet, με την καταβολή των αντίστοιχων ποσών συνδρομής και ΤΑΠΕΤ.
* Οι Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις, οι Δήμοι, οι Κοινότητες ως και οι επιχειρήσεις αυτών πληρώνουν το μισό χρηματικό ποσό της συνδρομής και ολόκληρο το ποσό υπέρ του ΤΑΠΕΤ.
* Η συνδρομή ισχύει για ένα χρόνο, που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου και λήγει την 31η Δεκεμβρίου του ίδιου χρόνου. Δεν εγγράφονται συνδρομητές για μικρότερο χρονικό διάστημα.
* Η εγγραφή ή ανανέωση της συνδρομής πραγματοποιείται το αργότερο μέχρι τον Φεβρουάριο κάθε έτους.
* Αντίγραφα διπλοτύπων, ταχυδρομικές επιταγές και χρηματικά γραμμάτια δεν γίνονται δεκτά.

Οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης των πολιτών λειτουργούν καθημερινά από 08.00΄ έως 13.00΄

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ